SKRZYDLATA POLSKA

NR 22 (934) ● 1. VI. 1969 ● ROK XXV/XXXIX ● CENA ZŁ 2

POWSZECHNYM UDZIAŁEM W WYBORACH ZAMANIFESTUJEMY JEDNOŚĆ NARODU POLSKIEGO

1 czerwca – wszyscy do urn wyborczych!

W kabinie samolotu kpt. pil. Janusz Kmita, obok starszy mechanik plutonowy Józef Stawarz. Zdjęcie: Stanisław Iwan

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale — FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów:
PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aeroklubы); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie — 26 zł
Półrocznie — 52 zł
Rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 4212 P-12

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

NASZE ROZMOWY

Kandydat „Szkoły Orląt"

Ppłk nawig. Witalis Michalak

PO raz pierwszy był w Dęblinie w niezwykłych okolicznościach w październiku 1939 roku. Nie mógł nawet wówczas przewidywać, że kiedyś zamieszka tutaj na stałe.

...Dziedziniec twierdzy zamieniony w wielki szpital. Na ziemi, tyle tylko że na noszach — szeregi rannych żołnierzy. Był jednym z nich. Leżał w mundurze marynarza. Lewa noga rozdarta pociskiem z karabinu maszynowego jeszcze krwawiła. Każdy ruch powodował ból...

Mój rozmówca, ppłk nawig. Witalis Michalak, mówi mi wprost, że wówczas nigdy nawet nie pomyślał, że kiedyś zamieszka w Dęblinie na stałe. Ppłk Witalis Michalak był jednym z pierwszych, którzy wiosną 1945 roku przyjechali do dęblińskiej Szkoły Orląt. Jest w tej szkole już 24 lata. Obecnie jest kandydatem na radnego do Powiatowej Rady Narodowej w Rykach. Nie jest to jego pierwsza funkcja ze społecznego wyboru. Ale zanim opowiemy o jego społecznej działalności — słów kilka o tym, jak trafił w owych niezwykłych okolicznościach do Dęblina po raz pierwszy.

Płk nawig. Witalis Michalak urodził się 18 marca 1920 roku w Wągrowie, w województwie poznańskim. Jako osiemnastoletni chłopiec wstąpił ochotniczo do „Flotylli Pińskiej". W stopniu marynarza służył na kanonierce „Krakus". Przyszedł wrzesień 1939 roku. W ósmym dniu wojny załoga „Krakusa" zatopiła swój okręt na rzece Stochód. Załogi „Flotylli Pińskiej" przekształciły się w spieszony batalion marynarzy. Dowodził tym batalionem kmdr por. Stanisław Kamiński. Oddział ten dołączył do Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie" i wszedł w skład 60 dywizji piechoty „Kobryń".

— Nasz batalion — opowiada ppłk. Witalis Michalak — połączył się z GO „Polesie" w lasach parczewskich. W okolicach Włodawy, którą nasze oddziały zajęły — przekroczyliśmy Bug, maszerując na zachód. Mieliśmy nadzieję, że zdążymy dotrzeć do broniącej się jeszcze Warszawy. Pod koniec września stoczyliśmy pierwsze walki z hitlerowcami. Nasz batalion wziął wtedy sporo jeńców niemieckich. Działająca w rejonach Kocka Grupa Operacyjna generała brygady Franciszka Kleeberga dysponowała również kilkoma samolotami obserwacyjnymi, które startowały z przygodnych lądowisk polowych...

Wyjaśnijmy w tym miejscu, że była to 13 eskadra obserwacyjna, dowodzona przez kpt Edmunda Piorunkiewicza.

Jako marynarz Witalis Michalak uczestniczył w ostatnich bitwach wojny 1939 roku.

— 3 października stoczyliśmy zażartą i krwawą walkę pod Kockiem. Wielu naszych żołnierzy poległo. Wieczorem, kiedy ucichła strzelanina, wraz z grupą kolegów grzebaliśmy we wspólnych mogiłach poległych towarzyszy broni. Większość z nich pochowaliśmy jako bezimiennych. Dziś na cmentarzu w Kocku na wielu nagrobkach są tylko napisy: „NIEZNANY — 3.X.1939".

Dwa dni później zostałem ranny. Było to 5 października 1939 roku. Atakowaliśmy w Woli Gułowskiej broniących się w rejonie cmentarza i kościoła Niemców. Hitlerowcy silnie obsadzili wieże kościoła. Strzelali do nas z karabinów maszynowych. Kula trafiła mnie w lewą nogę. Padłem. Koledzy odciągnęli mnie do dołu po kartoflach. Nasi wyparli Niemców z Woli Gułowskiej, a ja leżałem w tym dole. Przyszedł sanitariusz. Zrobił prowizoryczny opatrunek. Miałem w tym miejscu, ranny i wykrwawiony, spędzić jeszcze całą dobę.

Po południu 5 października było zawieszenie broni. Do Woli Gułowskiej przyszli sanitariusze niemieccy i zebrali z pobojowiska swoich rannych. Wkrótce potem rozpoczęli znów strzelaninę. Wygraliśmy ostatnią bitwę, ale brak żywności i amunicji zmusił generała Kleeberga do kapitulacji...

5 października 1939 roku o godzinie 19.30 generał Kleeberg wydał rozkaz, który brzmiał między innymi:

„Żołnierze! Z Dalekiego Polesia, znad Narwi, z oddziałów, które się oparły demoralizacji, zebrałem Was pod swą komendę, by walczyć do końca.

Chciałem iść najpierw na południe, gdy to stało się niemożliwe — nieść pomoc Warszawie.

Warszawa padła nim doszliśmy.

Mimo to nie straciliście nadziei i walczyliście dalej.

Wykazaliście hart i odwagę w masie zwątpień i dochowaliście wierności Ojczyźnie do końca.

Dziś jesteśmy otoczeni, a amunicja i żywność są na wyczerpaniu.

...Dziękuję Wam za Wasze męstwo i Waszą karność — wiem, że staniecie, gdy będzie potrzeba.

Jeszcze Polska nie zginęła i nie zginie.

Powyższy rozkaz przeczytać przed frontem wszystkich oddziałów".

Witalis Michalak nie słyszał tego rozkazu. O kapitulacji poinformował ga sanitariusz. 6 października z dołu na kartofle Niemcy wrzucili go na samochód służący do przewozu benzyny. Przewieźli rannych polskich żołnierzy do dęblińskiej twierdzy. Stąd zaś, po pewnym czasie, do Magdeburga.

Były marynarz z „Flotylli Pińskiej" leżał w szpitalu dla jeńców wojennych do kwietnia 1940 roku. Potem został przeniesiony do Stalagu 11 A w Altengrabow.

— Byłem w tej samej kompanii jenieckiej — opowiada ppłk Michalak — do której trafił także Konstanty Ildefons Gałczyński. W Altengrabow byłem do lipca 1940 roku. W czasie bombardowania pobliskiej magistrali kolejowej uciekłem z jenieckiego obozu razem z 7 kolegami. Pierwszą noc spędziliśmy w lesie. Potem zdobyliśmy cywilne ubrania i marki. Każdy z nas na własną rękę postanowił przebijać się do Polski.

Po wielu perypetiach przyjechałem do Poznania, gdzie mieszkali moi rodzice. I tu zawód. Nie zastałem nikogo. Sąsiedzi poinformowali mnie, że hitlerowcy wysiedlili ich. W obawie przed aresztowaniem musiałem uciekać z Poznania...

Dalsze lata okupacji mój rozmówca spędził na Rzeszowszczyźnie. Mieszkał w Haczowie koło Krosna, kiedy 22 lipca 1944 roku tereny te zostały wyzwolone przez Armię Radziecką. I tego samego dnia rozpoczął pracę w Gromadzkiej Radzie Narodowej w Haczowie, jako delegat do spraw zaopatrzenia wojsk radzieckich. 15 sierpnia 1944 roku został powołany do Wojska Polskiego do 7 zapasowego pułku piechoty na Majdanku. Nie był długo w tej jednostce. W grudniu 1944 roku został na własną prośbę przeniesiony do organizowanej w Zamościu Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Kilka miesięcy później 1 marca 1945 roku wraz z grupą kolegów przyjechał do Dęblina, gdzie tworzono na nowo Szkołę Orląt. Tak więc w Dęblinie znalazł się jeszcze w czasie toczącej się wojny po raz drugi. Tym razem nie jako jeniec, lecz jako żołnierz ludowego Lotnictwa Polskiego.

I od tej daty biografia mojego rozmówcy związana jest z dęblińską Szkołą Orląt. W latach 1948-1949 Witalis Michalak ukończył kurs pilotażu na UT-2 z programem na samoloty bombowe. Wkrótce potem w ramach KDO kończy kurs nawigatorów i Wyższy Kurs Doskonalenia Oficerów w Akademii Sztabu Generalnego. Obecnie mój rozmówca studiuje zaocznie w Wojskowej Akademii Politycznej. Dużo pracuje społecznie.

— Tak się jakoś złożyło — mówi ppłk nawig. Witalis Michalak — że 22 lipca 1944 roku rozpocząłem pracę w gromadzkiej radzie narodowej. W 25-lecie Polski Ludowej kandyduję na radnego do Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Rykach. W latach 1962 — 1965 byłem radnym w Miejskiej Radzie Narodowej w Dęblinie. Pełniłem wówczas ze społecznego wyboru funkcję zastępcy przewodniczącego Prezydium Miejskiej Rady. Należałem więc do ścisłego prezydium. Czy dużo zajmowało mi to czasu? Owszem. Obliczyłem, że przeciętnie jeden dzień w tygodniu trzeba było poświęcić pracy społecznej. Roboty było moc. Byłem wówczas członkiem komisji finansowej prezydium. Rzecz to znana, że wiele zależy od odpowiedniego gospodarowania budżetem Rady. Na brak pracy nie mogłem narzekać.

— Jakiej dziedzinie obywatel pułkownik, chciałby się poświęcić jako radny w Powiatowej Radzie Narodowej w Rykach?

— Jeżeli zostanę wybrany, chciałbym przede wszystkim zająć się problemami więzi wojska, a w szczególności żołnierzy w stalowych mundurach, ze społeczeństwem. Podział funkcji w samej radzie następuje po wyborach. Jeżeli zostanę wybrany — sądzę, iż otrzymam zadania, odpowiadające moim kwalifikacjom i zainteresowaniom. Problemy znam, gdyż mam już poza sobą parę lat pracy w Miejskiej Radzie Narodowej w Dęblinie...

Na zakończenie podajemy, że ppłk nawig. Witalis Michalak ma liczne odznaczenia: Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, Złoty Krzyż Zasługi, Srebrny Krzyż Zasługi (dwukrotnie), Brązowy Krzyż Zasługi, medale pamiątkowe „Za Odrę, Nysę, Bałtyk", medal „Wolności" (polski i radziecki), Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny — brązowy, srebrny i złoty, brązowy medal „Za Zasługi dla Obronności Kraju."

Rozmawiał: RAJMUND KULIŃSKI

NASZE GŁOSY ZA POLSKĄ NIEPODLEGŁĄ I SOCJALISTYCZNĄ

„Program wyborczy Frontu Jedności Narodu, tak jak w sprawach dalszego rozwoju budownictwa socjalistycznego w naszym kraju, tak i w sprawach polityki zagranicznej PRL formułuje zadania zgodne z najbardziej żywotnymi interesami naszego narodu i państwa ludowego. Będziemy dalej strzec jak źrenicy oka i nieustannie umacniać naszą przyjaźń i sojusz ze Związkiem Radzieckim i wszystkimi państwami Układu Warszawskiego, przyjaźń i sojusz, które są fundamentem obecnej pozycji Polski w Europie i świecie. Będziemy dalej czynić wszystko, co jest w naszej mocy, by umocnić jedność krajów socjalistycznych i międzynarodowego ruchu komunistycznego — jedną z zasadniczych przesłanek postępu, socjalizmu, wolności narodów i budowy trwałego pokoju na świecie. Będziemy nadal konsekwentnie działać na rzecz budowy trwałego bezpieczeństwa i pokoju w Europie, na rzecz rozwoju wszechstronnej współpracy wszystkich państw. Realizacja tej polityki zapewni pomyślną przyszłość dla naszego narodu, stworzy najlepsze warunki dla dalszego budownictwa socjalistycznego w naszym kraju."

WŁADYSŁAW GOMUŁKA

(Z przemówienia na spotkaniu z wyborcami w Warszawie)

WENUS–5 i 6

Po 130 dniach lotu i przebyciu 350 milionów km radziecka automatyczna sonda międzyplanetarna „Wenus-5" opuściła 16 maja 1969 r. zasobnik zrzutowy na powierzchnię planety Wenus. Nazajutrz wylądował tam zasobnik zrzutowy innej sondy, „Wenus-6". Wyniki pomiarów, przeprowadzonych podczas opadania zasobników z aparaturą na spadochronach, zostały odebrane w ośrodkach kosmicznej łączności dalekosiężnej w ZSRR. Opadanie zasobnika sondy „Wenus-5" trwało 53 min., zasobnika „Wenus-6" — 51 min. Pomiary przeprowadzone w atmosferze planety Wenus przez dwie identyczne sondy w tak krótkim odstępie czasu pozwoliły uzyskać wiarygodne dane o jej właściwościach.

Wyniki pomiarów są obecnie odszyfrowywane i opracowywane w instytutach Akademii Nauk ZSRR. Omówimy je niebawem obszernie na łamach naszego pisma. Zakończony pełnym sukcesem lot dwóch radzieckich sond „Wenus" został uznany przez uczonych całego świata za największe dotąd osiągnięcie techniczne w dziedzinie automatycznych badań przestrzeni międzyplanetarnej.

APOLLO–10

18 maja 1969 r. trzej kosmonauci amerykańscy: T. Stafford, J. Young i E. Cernan opuścili w statku „Apollo-10" kosmodrom na Przylądku Kennedy'ego, korzystając z rakiety nośnej „Saturn-5".

Celem lotu jest ostatnia próba urządzeń statku „Apollo" oraz księżycowego zespołu lądującego LM przed wyprawą na powierzchnię Srebrnego Globu, przewidywaną w lipcu br. Próba zespołu LM z dwuosobową załogą odbędzie się w odległości 15—16 km od powierzchni Księżyca i będzie połączona z ostatecznym wyborem miejsca do lądowania.

Lot statku „Apollo-10" jest najniebezpieczniejszym dotąd przedsięwzięciem kosmicznym z udziałem człowieka. O jego przebiegu poinformujemy naszych Czytelników w specjalnym artykule.

Z ostatniej chwili: Wyprawa statku „Apollo-10" zakończyła się pomyślnym wodowaniem w dniu 26 maja 1969 r.

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

◉ **Z OKAZJI** Dnia Zwycięstwa ambasador PRL w Norwegii **M. Łobodycz** w towarzystwie członków ambasady i biura radcy handlowego złożył 9 maja wieniec u stóp Pomnika Lotników Polskich w Oslo, poległych w drugiej wojnie światowej w walkach z najeźdźcą hitlerowskim. Kwiaty złożyli również szefowie placówek dyplomatycznych krajów socjalistycznych, przedstawiciele Polonii i norweskiej partii komunistycznej. Obecni byli przedstawiciele armii norweskiej

*

◉ **W DNIACH** 15—22 maja Dowództwo Wojsk Obrony Powietrznej Kraju zorganizowało, już po raz trzeci, zawody spadochronowe o puchar ufundowany przez wiceministra Obrony Narodowej, Głównego Inspektora Szkolenia gen. dyw. **Tadeusza Tuczapskiego,** który sprawuje honorowy patronat nad tymi zawodami.

*

◉ **W RAMACH** IV Wiosny Młodego Lubina, na lotnisku Aeroklubu Zagłębia Miedziowego rozegrano w dniach 1—4 maja doroczne, piąte już z kolei międzynarodowe zawody spadochronowe o Puchar Zagłębia Miedziowego. Startowało 10 ekip. W klasyfikacji indywidualnej zwyciężył **Baber** (Aeroklub Gliwicki) — 991,1 pkt; drugie miejsce zajął **Dymitrij** (drużyna ZSRR) — 962,2 pkt; trzeciem był **Kuś** (Aeroklub Wrocławski) — 954,7 pkt. Drużynowo pierwsze miejsce przypadło zespołowi Aeroklubu Wrocławskiego, przed ekipą ZSRR i zespołem Aeroklubu Gliwickiego.

*

◉ **W NUMERZE** 3 miesięcznika „Modelarz" (marzec 1969 r.) ukazał się artykuł **Zdzisława Gryglickiego** pt. „60 lat polskiego moledarstwa". Autor, nawiązując m. in. do pierwszej w Polsce wystawy modeli maszyn latających **Czesława Tańskiego,** która miała miejsce w Warszawie w końcu 1909 r., stwierdza autorytatywnie, że fakt ten „musi być uznany za początek dziejów polskiego modelarstwa, które w tym roku obchodzi swoje sześćdziesięciolecie". Sprawa jest oczywiście dyskusyjna. A dlaczego nie uznać, na przykład, za początek modelarstwa w Polsce pierwszego pokazu publicznego modeli **Tańskiego** w 1907 r. w sali Muzeum Przemysłu i Handlu w Warszawie?

*

◉ **W KATOWICACH** odbędzie się w dniach 13—14 czerwca br. VI Naukowa Konferencja Astronautyczna PTA. Miejscem obrad będzie Planetarium Śląskie w Wojewódzkim Parku Kultury i Wypoczynku.

*

◉ **W OSTRÓDZIE,** w województwie olsztyńskim, zorganizowano w tym roku ogólnopolską imprezę z okazji Dnia Kosmonauty Radzieckiego. Organizatorzy: TPPR, Aeroklub PRL i LOK przeprowadzili z tej okazji w dniach 22—25 maja szereg imprez, m. in. odbyły się centralne zawody modeli rakiet i zawody modeli zdalnie kierowanych oraz pokazy lotnicze.

*

◉ **WALNE** zebranie sprawozdawczo-wyborcze odbyło się w Aeroklubie Jeleniogórskim. Podsumowano na nim dwuletni dorobek klubu, ustalono zadania na przyszłość oraz wybrano nowe władze AJ i delegatów na Krajowy Zjazd APRL. Prezesem Aeroklubu Jeleniogórskiego został ponownie **Władysław Kuczera.** Delegatami na zjazd wybrano: **Władysława Kuczerę, Henryka Maciąga i Jakuba Filipiaka.**

*

◉ **DLA UCZCZENIA** 25-lecia Polski Ludowej i 50-lecia polskich skrzydeł pracownicy Aeroklubu Kieleckiego podjęli w czynie społecznym szereg zobowiązań. Postanowiono m.in. oczyścić rowy odwadniające i zlikwidować kretowiska na lotnisku, wybudować ograniczniki we wschodniej części lotniska i przedłużyć resurs na sprzęcie lotniczym.

WIELKI DZIEŃ WSK MIELEC

Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu przeżywała w sobotę, 17 maja br., swój wielki dzień. Załoga WSK zajęła pierwsze miejsce w międzyzakładowym współzawodnictwie pracy przemysłu maszynowego i otrzymała z rąk Prezesa Rady Ministrów **Józefa Cyrankiewicza** sztandar przechodni Rady Ministrów i Centralnej Rady Związków Zawodowych.

WSK Mielec, która w ubiegłym roku obchodziła 30 rocznicę swego istnienia, jest znanym i wysoko cenionym w kraju producentem wielu wyrobów o zasadniczym znaczeniu dla gospodarki narodowej. W stosunkowo krótkim czasie opanowano w wytwórni produkcję wysokoprężnych silników w oparciu o brytyjską licencję firmy „Leyland". W mieleckiej WSK powstają telewizyjne wozy transmisyjne, budowane w oparciu o licencję radziecką samoloty An-2 o różnym przeznaczeniu, m.in. dla potrzeb rolnictwa, a ponadto cała gama aparatury paliwowej.

Znaczna część produkcji kierowana jest na eksport, dzięki czemu zakłady w Mielcu — po Stoczni Gdańskiej — są drugim co do wielkości w kraju eksporterem, licząc według wartości dostarczanych krajowi dewiz.

Na doniosłą uroczystość w życiu Mielca i jej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego przybył Premier **Józef Cyrankiewicz** w towarzystwie Członka Biura Politycznego KC, I Sekretarza KW PZPR w Rzeszowie — **Władysława Kruczka,** Ministra Przemysłu Maszynowego — **Janusza Hrynkiewicza,** Przewodniczącego WRN w Rzeszowie — **Franciszka Dąbala,** Sekretarza CRZZ — **Wiktora Obolewicza** i przewodniczącego ZG Związku Zawodowego Metalowców — **Henryka Całka.**

Członkowie Biura Politycznego KC PZPR: Premier **Józef Cyrankiewicz** i I Sekretarz KW PZPR w Rzeszowie **Władysław Kruczek** oraz towarzyszące im osoby zapoznali się z rozwojem i produkcją zakładów, zwiedzili hale produkcyjne i montażowe WSK oraz obserwowali także na fabrycznym lotnisku interesujące pokazy samolotów sportowych, produkowanych w Mielcu. Wiele gratulacji otrzymał pilot doświadczalny, inż. **Stanisław Wasil,** który zaprezentował pilotaż najwyższej klasy.

Oficjalna część uroczystości mieleckich odbyła się w wielkiej hali sportowej, którą wypełnili przedstawiciele WSK wraz z rodzinami, delegacje pobliskich zakładów pracy, mieszkańcy Mielca i młodzież.

Gratulacje z okazji zdobycia pierwszego miejsca w międzyzakładowym współzawodnictwie złożył pracownikom WSK Premier **Cyrankiewicz.** Podkreślił on, że jest to osiągnięcie niełatwe, możliwe dzięki dobrze zorganizowanemu wysiłkowi całej załogi, właściwej także pracy dyrekcji, organizacji partyjnej, rady zakładowej. Premier przypomniał, jak dużą rolę odgrywa WSK w gospodarce krajowej i w eksporcie. Wspominając o jubileuszu 30-lecia istnienia mieleckiego WSK, na tym przykładzie, a także na przykładzie starszych śląskich zakładów pracy, przypomniał jak w niezwykle rozrywalny sposób historia fabryk łączy się z historią naszego narodu. W historii fabryk — powiedział **Józef Cyrankiewicz** — widzimy wielki i dramatyczny skrót dziejów naszego narodu, stanu gospodarczego kraju, losów klasy robotniczej.

W latach przedwojennych w zacofanej Polsce tylko robotnik i bezrobotny był z Polski. Reszta — to obcy kapitał, eksploatujący nasz kraj. Wśród klasy robotniczej, postępowych odłamów społeczeństwa istniała świadomość tego zacofania i naszej bezsilności. Nie było jednak tej świadomości wśród rządzących Polską sanacyjną. W ostatniej niemal chwili, kiedy nadchodziły lata przemienne w wydarzenia, w 1938 r. podjęto próbę umocnienia gospodarczego i obronnego Polski. Powstał plan stworzenia Centralnego Okręgu Przemysłowego, którego częścią składową były Polskie Zakłady Lotnicze — dzisiejsza mielecka WSK. Z powstaniem PZL społeczeństwo nasze wiązało wielkie nadzieje, liczyło na polskie skrzydła, które osłonią kraj przed niebezpieczeństwem niemieckiego faszyzmu. Idea COP była słuszna, ale było to za mało i za późno.

Budowniczowie PZL wykonali z zapałem swoją pracę, ale nie wpłynęło to w dostatecznym stopniu na wzmocnienie naszej obronności. Tuż przed wejściem hitlerowskich najeźdźców pracownicy PZL zniszczyli ostatni egzemplarz naszej ówczesnej chluby technicznej — samolot wojskowy „Łoś", by nie dostał się w ręce wroga. Był to w praktyce pierwszy akt sabotażu wobec najeźdźcy — zapowiedź postawy, którą przyjął naród polski w bezlitosnej walce z okupantem.

Wysiłkami umysłów i serc — mówił dalej Premier **Cyrankiewicz** — w ciągu minionych 25 lat realizując wizję stworzoną przez partię klasy robotniczej, stworzyliśmy Polskę silniejszą niż była kiedykolwiek, związaną nierozerwalnymi sojuszami obronnymi z bratnimi krajami socjalistycznymi. Polska, żeby nadal była wolna i bezpieczna, musi się dalej szybko rozwijać. Dlatego nie można się zadowolić uzyskanymi rezultatami, mimo, że są one wielkie i w innych niesocjalistycznych warunkach wymagałyby niewspółmiernie dłuższego czasu. Dziś — zgodnie z uchwałą V Zjazdu i II Plenum KC partii — przystępujemy do głębokich zmian w gospodarce. Nie zadowalają nas wskaźniki ilościowe. Istnieje potrzeba koncentracji w działaniu ekonomicznym i unowocześnienia gospodarki jako całości. Musimy lepiej gospodarować i zarządzać. Nie poniesione nakłady, nie liczba zbudowanych obiektów przemysłowych, ale uzyskane efekty — oto element, który musi decydować o wszystkich przedsięwzięciach.

W zakończeniu przemówienia Premier **Józef Cyrankiewicz** przekazał zwycięskiej załodze WSK serdeczne pozdrowienia od kierownictwa partii i rządu.

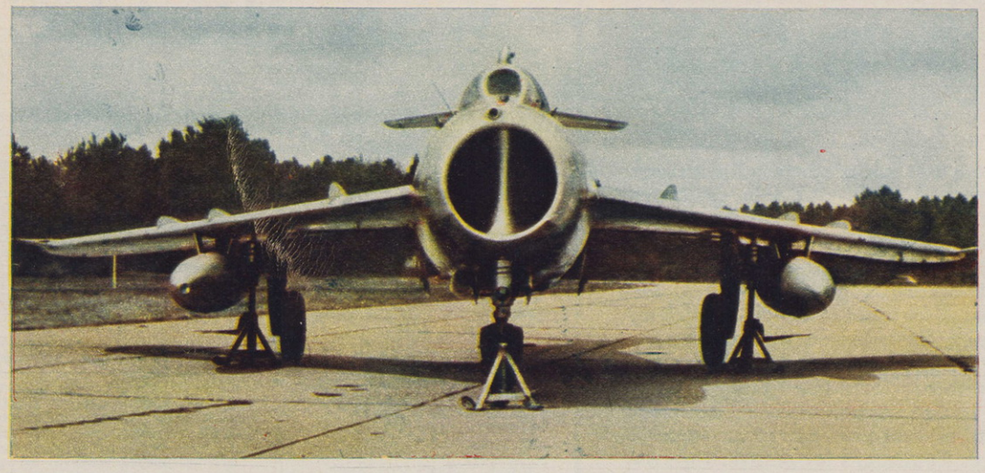
Wśród burzliwych oklasków Premier **Cyrankiewicz** przekazał reprezentantom załogi WSK Mielec sztandar przechodni Prezesa Rady Ministrów i CRZZ.

Następnie Premier **Cyrankiewicz** dokonał aktu dekoracji 60 pracowników WSK, którym Rada Państwa nadała wysokie odznaczenia państwowe za szczególne zasługi w pracy zawodowej i społecznej.

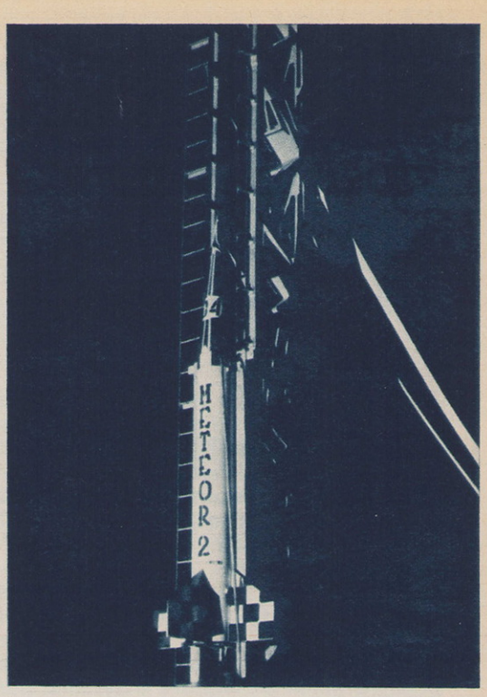
Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski otrzymał **Wacław Okrzeja,** a Krzyże Kawalerskie Orderu Odrodzenia Polski: **Marian Betleja, Wojciech Cisło, Kazimierz Kesz, Konstanty Kozioł, Marian Piłat, Franciszek Rzeźnik, Jan Siedlarski, Leonid Świątłowicz i Stanisław Wasil.** 50 osób odznaczonych zostało Złotymi, Srebrnymi i Brązowymi Krzyżami Zasługi. (y)

POLSKA NAUKA LOTNICZA

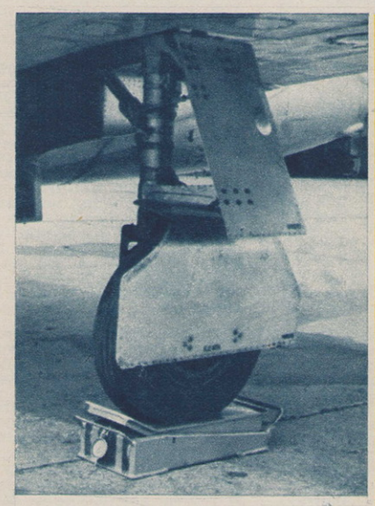
TECHNICE I GOSPODARCE NARODOWEJ



Ważenie samolotu przy pomocy wag typu podnośników dynamometrycznych (ITWL).



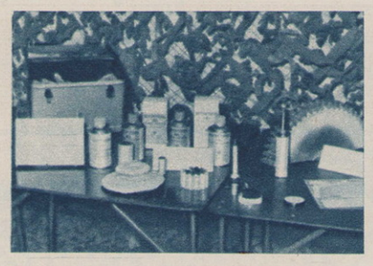
Rakieta meteorologiczna „Meteor-2" (I Lot).



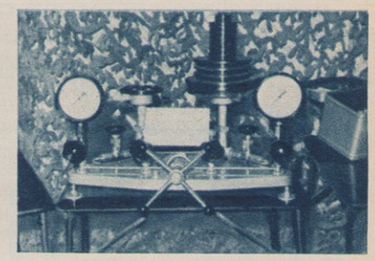
Ważenie samolotu przy pomocy użyciu wag typu dynamometrycznej podstawki pod koła (ITWL).

WSPÓŁCZESNE lotnictwo, to nie tylko nowe konstrukcje płatowców lub silników. To w znacznym stopniu osprzęt wszelkiego rodzaju oraz aparatura naukowa i badawcza. One decydują – pośrednio i bezpośrednio – o sprawności sprzętu lotniczego i bezpieczeństwie jego użytkowania. Ale lotnicza aparatura naukowa i badawczo-pomiarowa znajduje szerokie zastosowanie również w innych dziedzinach techniki oraz gospodarki narodowej. Korzysta z jej usług przemysł motoryzacyjny, maszynowy i stoczniowy, meteorologia, różne ośrodki naukowe. W ten sposób polska lotnicza myśl badawcza staje się jednym z ważnych nośników postępu technicznego w całej gospodarce narodowej.

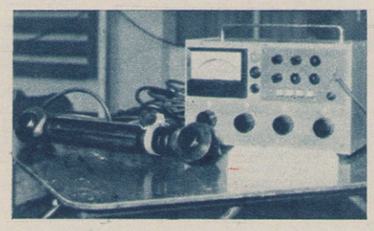
Oto wybrane przykłady niektórych osiągnięć polskich naukowców lotniczych.



Zestaw farb defektoskopowych do wykrywania wad powierzchniowych (ITWL)

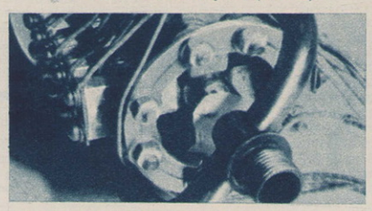


Manometr tłokowo-obciążnikowy służący do legalizacji manometrów (ITWL).



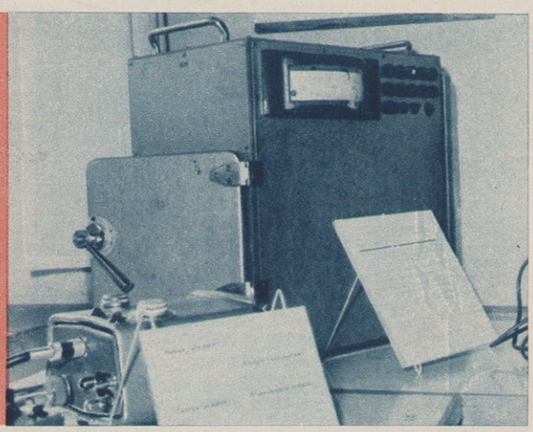
Przyrząd do pomiaru ciągu lotniczych silników turbinowych (ITWL).

Tensometryczny czujnik drgań (ITWL).

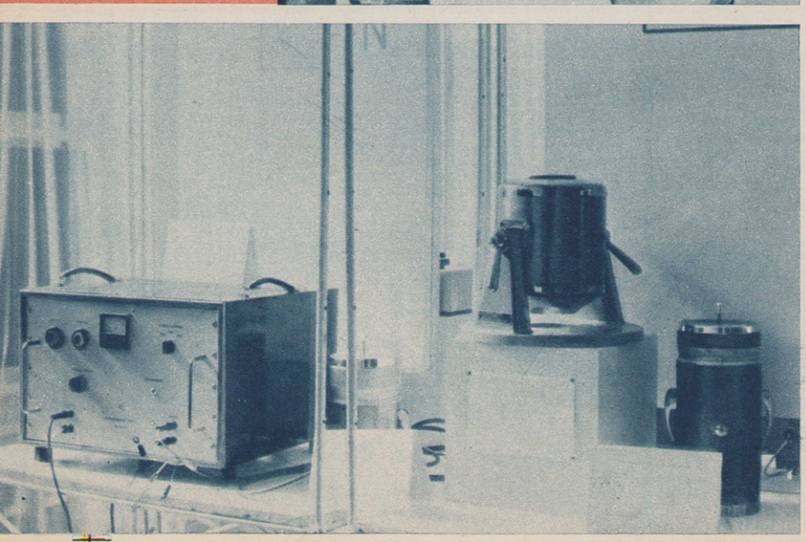


Szczotkowy zbieracz prądu dla techniki pomiarowej (I Lot).

Z prawej: Urządzenia przeznaczone do sprawdzania bimetalowych sygnalizatorów lotniczych (ITWL).

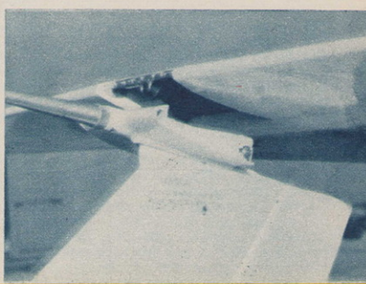


Poniżej: Urządzenia do wzbudzania drgań oraz wzmacniacz mocy (I Lot). Zdjęcie — W. Garbarczyk.

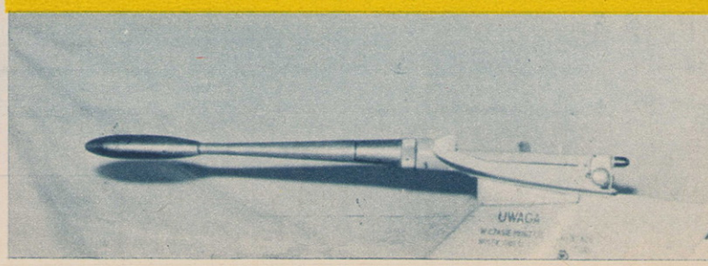


ORYGINALNE

Zwycięzca Konkursu OSTIV — polski szybowiec klasy standard SZD-32 „Foka-5" wyróżnia się szeregiem oryginalnych rozwiązań konstrukcyjnych. Należy do nich m. in. rewelacyjne rozwiązanie zawieszenia, mocowania i napędu płytowego usterzenia wysokości na wierzchołku statecznika kierunku. Pomimo spełniania tak wielu złożonych i odpowiedzialnych funkcji usterzenie „Foki-5" daje się bardzo łatwo i szybko montować. Rozwiązanie zostało opatentowane. Zdjęcia: J. Roman



Powyżej: Usterzenie wysokości przygotowane do montażu. Poniżej: Wahliwa podstawa zawieszenia usterzenia wysokości — widać czopy i pokrętło przechodzące w ciężarek wyważający.



POLSKIE „WILGI" DLA RUMUNII I BUŁGARII

POLSKI samolot wielozadaniowy PZL-104 „Wilga" produkowany przez Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego Warszawa–Okęcie zdobywa coraz więcej rynków.

W latach 1964–65 partia „Wilg" z silnikami Continental została sprzedana do Indonezji wraz z licencją produkcyjną na ten samolot.

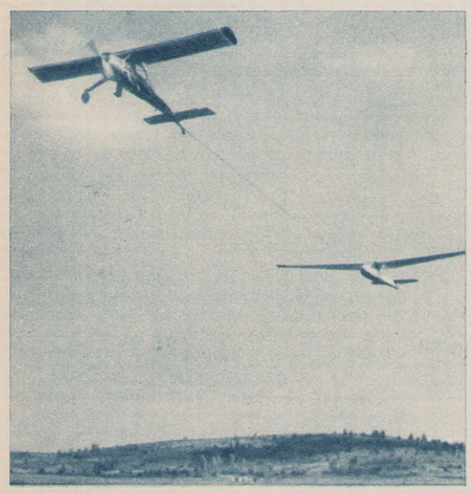
W 1965 roku „Wilga" wykonała rajd reklamowy po krajach bałkańskich (opisany w „Skrzydlatej"), a w 1968 roku „Wilga-35" była prezentowana na Węgrzech i w NRD.

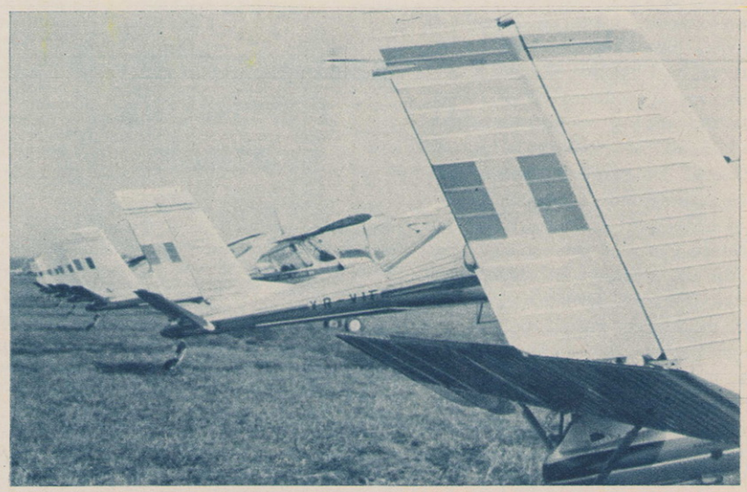
W 1966 roku Rumunia zakupiła pierwsze egzemplarze „Wilgi-3A", zaś w 1967 roku – następne.

W bieżącym roku rozpoczęto eksport „Wilg-35A" do Bułgarii i Rumunii. Wytwórnia WSK–Okęcie prowadzi również przeglądy generalne eksportowanych samolotów.

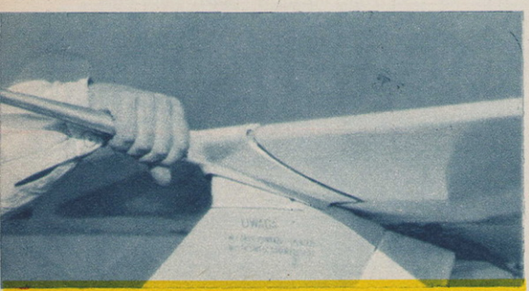
Na zdjęciach widzimy kolejną serię „Wilg-35" i „Wilg-3" przygotowanych do odlotu do Rumunii.

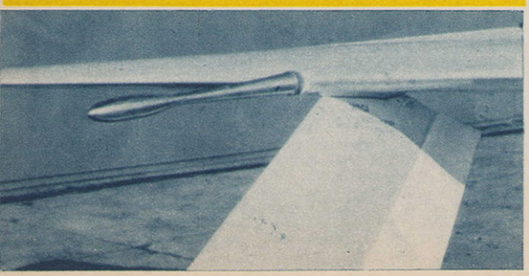
Zdjęcia: **Aleksander Prysłopski** (2)





Samolot aeroklubowy PZL-104 „Wilga-35A" demonstruje swoją sprawność na szybowisku w Niemieckiej Republice Demokratycznej. Polska „Wilga" spotkała się tam z wielkim uznaniem. Zdjęcie: „Aero-Sport"





Powyżej: Montaż. Poniżej i z prawej: Usterzenie „Foki-5" po zamontowaniu.

WSPÓŁGOSPODARZE

Ppłk pil. Ryszard Grundman

KU ZADOWOLENIU WYBORCÓW

Ppłk dypl. pil. Ryszard GRUNDMAN należy do licznego grona oficerów, którzy aktywnie uczestniczą w pracy społecznej i pełnią odpowiedzialne funkcje w organach władzy ludowej.

Jest dowódcą 1 plm Obrony Powietrznej Kraju „Warszawa", w którym służy od chwili ukończenia (z pierwszą lokatą) Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. W 1965 r. wybrany został radnym Powiatowej Rady Narodowej w Mińsku Mazowieckim. Wiele czasu poświęca na spotkania ze społeczeństwem powiatu, szczególnie z młodzieżą. Mimo iż obowiązki dowódcy pułku pochłaniają mu dużo czasu, jego współpraca z władzami terenowymi i organizacjami społeczno-politycznymi układa się bardzo dobrze.

Z inicjatywy dowództwa pułku, z ppłk. pil. R. Grundmanem na czele, oficerowie jednostki prowadzą różnorodną działalność wychowawczą na terenie powiatu. Na szczególne podkreślenie zasługuje praca ideowa, prowadzona wspólnie z miejscowym oddziałem Związku Nauczycielstwa Polskiego, której celem jest patriotyczne wychowanie młodzieży. W związku z tym w pułku organizuje się wiele ciekawych imprez o charakterze historyczno-wojskowym, takich jak niedawny międzynarodowy turniej młodzieżowy pod nazwą „Co wiesz o historii 1 pułku lotnictwa myśliwskiego OPK „Warszawa" i inne.

Przedstawiciele Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Mińsku Mazowieckim, wraz z przewodniczącym PRN mgr. Henrykiem Karolakiem, wyrażają się z pełnym uznaniem o działalności społecznej radnego ppłk. pil. Ryszarda GRUNDMANA. Za długoletnią działalność na terenie powiatu i województwa otrzymał on wiele wyróżnień, m. in.: „Odznakę Tysiąclecia Państwa Polskiego", honorową odznakę PCK, złotą odznakę „Zasłużony dla Województwa Warszawskiego", złote odznaki TPPR oraz LZS.

Obecnie kandyduje ponownie na radnego Powiatowej Rady Narodowej w Mińsku Mazowieckim. W rozmowie z nami ppłk pil. R. Grundman zapewnił, że o ile zostanie ponownie wybrany radnym dołoży wszelkich starań, by jego praca w radzie narodowej przynosiła coraz lepsze efekty ku zadowoleniu miejscowego społeczeństwa. **(SJ)**

Mjr Józef Wasiluk

BEZPIECZEŃSTWO I OCHRONA PORZĄDKU

Mjr Józef WASILUK w lotnictwie pełni służbę od wielu lat. Znany jest jako aktywny działacz społeczny nie tylko w jednostce, ale również na terenie powiatu. W Powiatowej Radzie Narodowej jako radny pracuje już dwie kadencje. W swojej pracy napotyka wiele problemów, z którymi występują pod adresem rady narodowej wyborcy. Tych spraw jest wiele, szczególnie związanych z inwestycjami w wioskach, rozwojem kultury, uporządkowaniem problemów własnościowych i innych. Na postulaty wysuwane przez wyborców, radny nie może być obojętny.

Oprócz wielu funkcji społecznych, jakie spełnia w macierzystej jednostce lotniczej, zajmuje się w radzie narodowej bezpieczeństwem i ochroną porządku. Niezależnie od tego, dużą wagę przykłada do pracy z młodymi wyborcami, którzy w tym roku po raz pierwszy staną przy urnie wyborczej. Z młodymi wyborcami, zarówno wojskowymi jak cywilnymi urządzane są spotkania, na których radny mjr Wasiluk wyjaśnia zasady prawa wyborczego i inne, związane z prawami i obowiązkami wyborców, z systemem rządzenia krajem, z rolą Sejmu i rad narodowych.

Pracy przed wyborami jest wiele. A po wyborach — ewentualnie następne cztery lata działalności dla rozwoju powiatu, na terenie którego stacjonuje jednostka.

H. SZCZ.

Foto: WAF — Fr. Modrzewski

Inż. Zygmunt Rutkowski

NIE OBIECYWAĆ LECZ PRACOWAĆ

Kandydatem do Stołecznej Rady Narodowej i Dzielnicowej Rady Narodowej Warszawa-Ochota jest pracownik Polskich Linii Lotniczych LOT, inż Zygmunt Rutkowski. To niewątpliwie duże, ale i zasłużone wyróżnienie dla tego młodego człowieka. Inż. Z. Rutkowski mimo 32 lat ma bowiem do odnotowania duże sukcesy w pracy zawodowej i społecznej.

Od 13 lat jest pracownikiem PLL LOT. Pracę zaczynał jako zmywacz samolotów. Nie przerywając pracy ukończył studia na WSI. Dziś jest kierownikiem oddziału remontu płatowców.

Pracę społeczną rozpoczynał w organizacjach młodzieżowych. Od 1964 roku należy do PZPR. Był członkiem egzekutywy a obecnie jest członkiem komisji rewizyjnej Komitetu Zakładowego. W ostatniej kadencji był radnym DRN Warszawa-Ochota, gdzie pracował w Komisji Przemysłu i Handlu. Dodajmy, że inż. Z. Rutkowski jest laureatem honorowego wyróżnienia „Skrzydlatej Polski" — „Błękitnych Skrzydeł 1968 r."

Do St. RN kandyduje z okręgu wyborczego nr 11 Warszawa-Ochota, natomiast do DRN Warszawa-Ochota z okręgu wyborczego nr 8.

— Co uważa Pan za największy sukces jako radny DRN Warszawa-Ochota ostatniej kadencji? — zwracamy się z pytaniem do inż. Z. Rutkowskiego.

— Wybudowanie 18 pawilonów handlowych na Ochocie — odpowiada nasz rozmówca. Przedsięwzięcie to wymagało wiele zapału i inwencji radnych DRN, szczególnie jednak członków komisji Przemysłu i Handlu.

— Co natomiast zechciałby Pan zrobić dla Warszawy jako radny St.R.N i dla dzielnicy Ochota jako radny DRN?

— Nie lubię obiecywać — wolę natomiast robić więcej niż się przypuszcza.

Jako kandydat na radnego nowej kadencji skrupulatnie notuję życzenia wyborców, zgłaszane na spotkaniach przedwyborczych. Jako radny chciałbym te życzenia przedstawić władzom i doprowadzić, o ile to będzie możliwe, do ich realizacji.

Z rozmów z ludźmi wynika, że jedną z najważniejszych spraw w Warszawie, jeśli nie najważniejszą, jest poprawa komunikacji. Czterdziestominutowe wyczekiwania na przystankach komunikacji miejskiej nie należą, niestety, do rzadkości.

Jako mieszkaniec Powiśla widzę potrzebę jednoczesnego oddawania do użytku kompletnie wyposażonych budynków mieszkaniowych wraz z uporządkowanym obejściem i odpowiednią ilością (i jakością) obiektów towarzyszących, szczególnie handlowych i usługowych. **(h)**

Ppłk Piotr Gryzło

RADNY W POWIECIE

Miasteczko powiatowe, jak wiele innych, ma bezpośrednie połączenie ze stolicą liniami autobusową i kolejową. Tu stacjonują również żołnierze Wojsk OPK. Wojskowi cieszą się dużym autorytetem wśród ludności cywilnej i władz terenowych. Autorytet wojska jeszcze bardziej wzrósł po ostatnich wyborach radnych do władz terenowych. Oprócz innych oficerów, radnym w powiecie jest również ppłk **PIOTR GRYZŁO.**

Ludność miasta, gromad i wsi wysuwa najczęściej postulaty: potrzebne nam są nowe nawierzchnie ulic, drogi bite, światło, gaz i wodociągi. Radny Gryzło jest zorientowany w możliwościach i planach Powiatowej Rady Narodowej, więc nie obiecuje wyborcom rzeczy bez pokrycia. Zapoznany szczegółowo z planami rozwoju powiatu, mówi wyborcom: „Wysuwajcie swoje żądania i propozycje szczegółowo, konkretnie i realnie". A później po wysłuchaniu gospodarzy powiada: „Droga będzie zbudowana jeszcze w tym roku, światło doprowadzimy do zagród pod koniec tego roku, najpóźniej na początku przyszłego, z wodociągiem sprawa trudniejsza — kredyty rada narodowa ma, ale są duże trudności w znalezieniu wykonawcy i w zakupie odpowiednich materiałów". Ppłk Gryzło wychodzi ze słusznego założenia, że reprezentuje wyborców, ale równocześnie interesy rady — a przecież między wyborcami i radą nie może być żadnej sprzeczności. On z racji swej funkcji wie więcej niż przeciętny mieszkaniec powiatu, przekazuje więc wyborcom swoje wiadomości, wspólnie się naradzają nad tym, co zrobić i jak, żeby w jak najkrótszym czasie zlikwidować zaległości w dziedzinie inwestycji, żeby wszystkie wioski miały bite drogi, światło elektryczne, szkoły... Ppłk Piotr Gryzło zdaje sobie sprawę, że jest radnym w mundurze, a to zobowiązuje podwójnie.

W pierwszym roku kadencji rady narodowej, budżet wynosił 90 milionów złotych. W 1968 r. — już 145 mln zł, a na 1969 rok przypada 160 milionów złotych. To o czymś świadczy! Polska powiatowa rośnie, rozbudowuje się, jest z każdym rokiem bogatsza. A jeśli Polska powiatowa jest bogatsza, to jesteśmy również my wszyscy bogatsi.

Radny ppłk Piotr Gryzło pracuje w komisji budżetu i planu gospodarczego. Umiejętnie godzi obowiązki służbowe z pracą społeczną w radzie narodowej. A oprócz tego częste wyjazdy w „teren", przeprowadzanie kontroli, praca w komisji, podkomisjach, spotkania z wyborcami.

W dowód uznania za swoją pracę, ppłk Piotr Gryzło kandyduje również i obecnie do PRN.

H. SZCZ.

Płk Edmund Soja

UCZYĆ SIĘ OD LUDZI

Płk dypl. Edmund SOJA pełni służbę w wojskach OPK. W 1944 roku ukończył Oficerską Szkołę Artylerii, jako prymus w stopniu podporucznika. Jego zdjęcie wisi dotychczas na honorowym miejscu w Wyższej Oficerskiej Szkole Wojsk Obrony Przeciwlotniczej w Koszalinie. Przez wiele lat był jej komendantem.

Będąc dowódcą plutonu w Oficerskiej Szkole Artylerii w Toruniu, otrzymał zadanie ochrony lokali wyborczych w czasie referendum i pierwszych wyborów, przed bandą Upaszki. Niejednokrotnie dochodziło do zbrojnych potyczek. Sołtysi, widząc poparcie żołnierzy i podchorążych, zaczęli śmielej i prężniej działać. Referendum i wybory przebiegały więc we względnym spokoju. Płk dypl. Edmund Soja za zasługi w walkach o wyzwolenie kraju i umocnienie władzy ludowej otrzymał wysokie odznaczenia.

W latach pięćdziesiątych był radnym w Powiatowej Radzie Narodowej w Koszalinie. Obecnie kandyduje do Wojewódzkiej Rady Narodowej. Zdaje sobie sprawę, że tak jak nie można zawieść swoich przełożonych w wykonywaniu obowiązków służbowych, tak nie można zawieść zaufania wyborców.

Już wstępne zapoznanie się z przyszłymi wyborcami wywarło na nim jak najlepsze wrażenie. Wyborcy widzą realnie problemy swoich miejscowości, powiatu, województwa. Ich wystąpienia cechuje wysoka świadomość polityczna, patriotyzm i przywiązanie do swojego terenu.

— Zabiera na przykład głos rolnik — powiada płk dypl. Edmund Soja — opiera drżące ręce, zniszczone ręce o trybunę i mówi za siebie, za najmłodszych, za swoją gromadę, mówi o przeszłości i przyszłości, bez demagogii. Inni go popierają, są tego samego zdania co i on — mówią, co i ile mogą wnieść do rozwoju gromad i powiatu, czego chcą i oczekują od powiatu, od województwa, poruszają sprawy istotne, ważkie.

— Doszedłem do wniosku — kończy płk dypl. Soja — że od wyborców — tych często prostych ludzi, można się wiele nauczyć.

H. SZCZ.
Foto: sierż. T. Pniewski

Mjr Edmund Więckowski

PRACA DLA SPOŁECZEŃSTWA

Mjr Edmund WIĘCKOWSKI kandyduje do Miejskiej Rady Narodowej w Mińsku Mazowieckim. Od wielu lat pełni służbę wojskową w 1 plm OPK „Warszawa". W czasie okupacji współpracował z partyzantami i ukrywał jeńców radzieckich, zbiegłych z niemieckiej niewoli. Po wojnie walczył ochotniczo, w grupie operacyjnej „A", z reakcyjnym podziemiem na terenach Grójca, Skierniewic i Sochaczewa. W 1946 roku zgłasza się do wojska. Skierowany do Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych, został mechanikiem, a później technikiem lotniczym. Wyszkolił kilkanaście pokoleń mechaników. Niektórzy z nich pełnią dzisiaj odpowiedzialne stanowiska w jednostkach lotniczych. Obecnie, mimo iż nie pracuje bezpośrednio przy obsłudze sprzętu lotniczego, interesuje się nadal techniką i poświęca dużo czasu na pracę wychowawczą z młodymi żołnierzami.

A oto co mówi sam mjr E. Więckowski o swej działalności społecznej:

Lubię pracę społeczną, wygłaszam referaty i pogadanki w jednostce, w szkołach i zakładach pracy. Szczególnie wiele satysfakcji dają mi prowadzone przeze mnie zajęcia wojskowe z ludnością cywilną na terenie powiatu w ramach ludowej obronności. Podczas ostatnich ćwiczeń organizowanych przez powiatowy sztab wojskowy jedna z naszych gromad zajęła pierwsze miejsce w powiecie.

Jako kandydat do Miejskiej Rady Narodowej w Mińsku Maz. uczestniczyłem w kilkunastu spotkaniach środowiskowych z ludnością cywilną i żołnierzami. Gdybym został wybrany radnym, najchętniej poświęciłbym się pracy w komisji do spraw bezpieczeństwa i porządku publicznego.

Sylwetka mjra Edmunda Więckowskiego jest doskonale znana młodzieży i starszym mieszkańcom miasta oraz okolicznych wiosek. Szczególnym uznaniem cieszy się on u mieszkańców gromady Stojadło, gdzie aktywnie uczestniczy w pracy społecznej i wychowawczej.

Mjr E. Więckowski pełni także szereg innych funkcji społecznych, jest m. in. zastępcą przewodniczącego komitetu rodzicielskiego w Liceum Ogólnokształcącym im. Juliana Marchlewskiego. **(SJ)**

NASZ PLEBISCYT 25-LECIA

Głosujemy na LOTNIKA, KONSTRUKCJĘ i WYDARZENIE LOTNICZE 25-lecia Polski Ludowej.

Spośród podanych oddzielnie i oznaczonych cyframi kandydatur, zgłoszonych przez Czytelników, należy wybrać jednego lotnika, konstrukcję i wydarzenie, które według głosującego zasługują na miano najlepszych w 25-leciu Polski Ludowej.

Prosimy o przysyłanie swoich typów pod adresem naszej redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Plebiscyt 25-lecia".

Głosowanie trwać będzie do 25 czerwca br.

Ogłoszenie wyników plebiscytu nastąpi w numerze na 22 lipca br.

LOTNIK

1. **Andrzej Abłamowicz** — sport samolotowy
2. **Lucyna Krzywonos** — szybownictwo
3. **Antonina Chmielarczyk** — spadochroniarstwo
4. **Adela Dankowska** — szybownictwo
5. **Ryszard Dąbrowski** — lotnictwo komunikacyjne
6. **Zdzisław Dudzik** — sport samolotowy
7. **Anna Franke** — spadochroniarstwo
8. **Władysław Gawlik** — sport samolotowy
9. **Tadeusz Góra** — szybownictwo
10. **Stanisław Kasperek** — sport samolotowy
11. **Krystyna Ligocka** — spadochroniarstwo
12. **Edward Ligocki** — spadochroniarstwo
13. **Pelagia Majewska** — szybownictwo
14. **Edward Makula** — szybownictwo
15. **Jan Malinowski** — lotnictwo sanitarne
16. **Edmund Mikołajczyk** — sport samolotowy
17. **Kazimierz Plenkiewicz** — lotnictwo sanitarne
18. **Jerzy Popiel** — szybownictwo
19. **Romana Skatulska** — spadochroniarstwo
20. **Wanda Szemplińska** — szybownictwo
21. **Tadeusz Więckowski** — lotnictwo sanitarne
22. **Adam Witek** — szybownictwo
23. **Jerzy Wojnar** — szybownictwo
24. **Jan Wróblewski** — szybownictwo
25. **Adam Zientek** — szybownictwo

WYDARZENIE

1. Reaktywowanie Aeroklubu RP w 1945 r.;
2. Powstanie Instytutu Szybownictwa w Bielsku-Białej w 1946 r.;
3. Utworzenie w Polsce Ludowej lotnictwa sanitarnego w 1955 r.;
4. Grupowy przelot szybowników AW do ZSRR w 1957 r.;
5. Sukces spadochroniarek w mistrzostwach świata w Bratysławie w 1958 roku (trzy srebrne medale, w tym indywidualny Anny Franke);
6. Szybowcowe mistrzostwo świata A. Witka w 1958 r.;
7. Organizacja szybowcowych mistrzostw świata w Lesznie w 1958 r.;
8. Powołanie do życia przedsiębiorstwa lotnictwa gospodarczego przy APRL w 1959 r.;
9. Defilada lotnicza, m. in. z szykiem „Szachownica", w dniu 22 lipca 1959 roku;
10. Sukces szybowników w mistrzostwach świata w Kolonii w 1960 r. (2 miejsce E. Makuli, 3. J. Popiela — kl. otw. i 3. A. Witka — kl. stand.);
11. Oblot „Iskry", pierwszego polskiego samolotu o napędzie odrzutowym w 1960 r.;
12. Rekordowe loty szybowcowe St. Józefczaka do stratosfery na fali tatrzańskiej w 1961 r.;
13. Rekord międzynarodowy J. Wróblewskiego w przelocie docelowo-powrotnym 678 km w 1963 r.;
14. Sukces szybowników w mistrzostwach świata w Argentynie w 1963 r. (1 miejsce E. Makuli i 2 miejsce J. Popiela);
15. Sukces szybowników w mistrzostwach świata w Wielkiej Brytanii w 1965 r. (1 miejsce J. Wróblewskiego i 4 miejsce E. Makuli w kl. otw. oraz 3 miejsce Fr. Kępki i 4 — J. Popiela w kl. stand.);
16. Desant „Czerwonych Beretów" podczas ćwiczeń wojsk państw Układu Warszawskiego w NRD w 1965 r.;
17. Defilada Tysiąclecia w 1966 r.;
18. Uruchomienie w WSK w Świdniku produkcji śmigłowców Mi-2 o napędzie turbinowym w 1966 r.;
19. Powstanie Muzeum Lotnictwa w Krakowie w 1967 r.;
20. Podniesienie dęblińskiej „Szkoły Orląt" do rangi Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w 1967 r.;
21. Odsłonięcie Pomnika Lotnika w 1967 roku;
22. Trzecie miejsce E. Ligockiego w spadochronowych mistrzostwach świata w Austrii w 1968 r.;
23. Organizacja szybowcowych mistrzostw świata w Lesznie w 1968 r.;
24. Wprowadzenie samolotu odrzutowego Tu-134 do eksploatacji w PLL LOT w 1969 r.;
25. Otwarcie Międzynarodowego Dworca Lotniczego w Warszawie w 1969 r.

KONSTRUKCJA

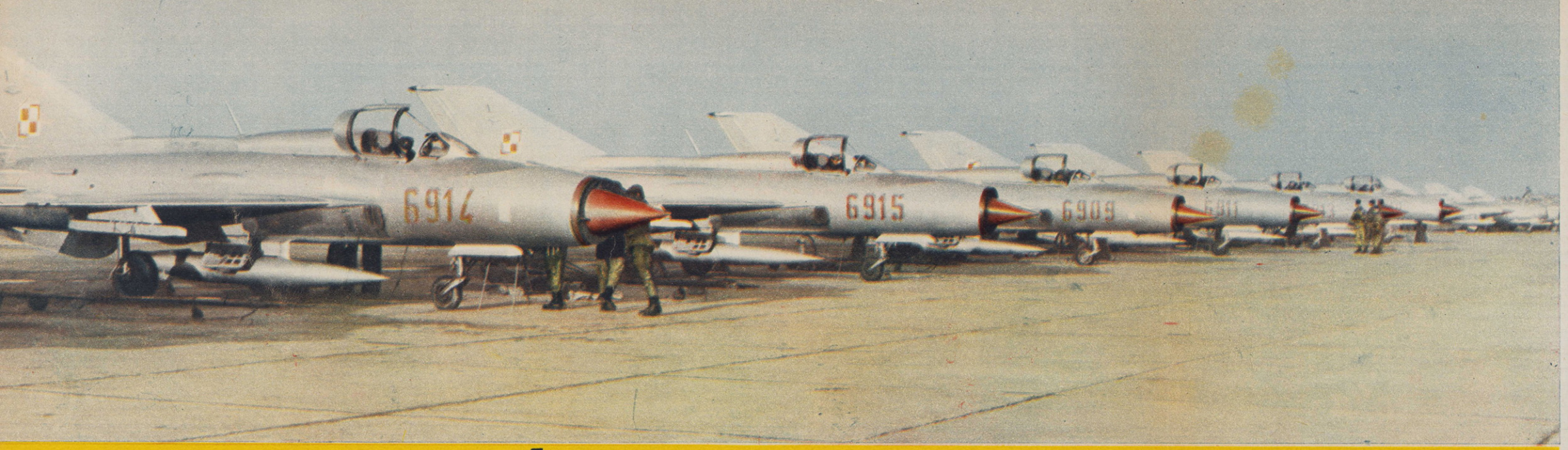
1. „Bies" — samolot;
2. „Bocian" — szybowiec;
3. „Foka" — szybowiec;
4. „Iskra" — samolot;
5. „Jaskółka" — szybowiec;
6. „Mucha" — szybowiec;
7. „Pirat" — szybowiec;
8. „Szpak" — samolot;
9. „Wilga" — samolot.

NAGRODY:

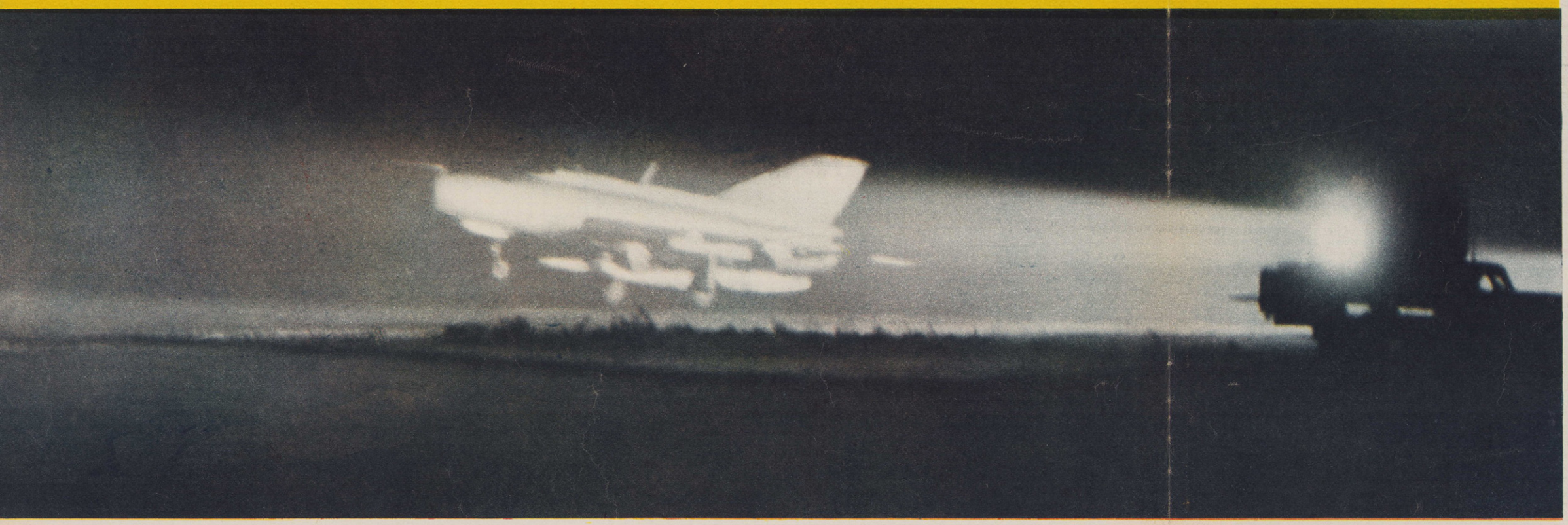
Wśród Czytelników, którzy wezmą udział w głosowaniu rozlosowane zostaną liczne i atrakcyjne nagrody.

Oto niektóre z nagród:

- **radio tranzystorowe**
- **aparat fotograficzny**
- **zegarki na rękę**
- **modele samolotów**
- **książki o tematyce lotniczej i wiele innych**



CZAS LOTÓW — CZAS CZUWANIA



Pierwsze zdjęcie od góry: przygotowania do nocnych lotów. Drugie zdjęcie od góry: lądowanie samolotu w świetle reflektorów. Poniżej: mjr pil. Jan Olszewski na stanowisku dowodzenia w czasie kierowania lotami.

JEST jeszcze dzień i słońce, dotykające brzegiem pomarańczowej tarczy wierzchołków drzew dalekiego lasu, wysrebrzyło długi rząd przygotowanych do lotów Migów. Nad lotniskiem rozpostarła się cisza. Każdy z pracujących na stoisku żołnierzy spogląda co chwilę w stronę słońca. W spojrzeniach ich widać zniecierpliwienie — schowałoby się wreszcie! Czekamy przecież na noc!

Piloci zajęli miejsca w kabinach samolotów. Mają chwilę czasu na trening, na jeszcze jedno przemyślenie czynności, które będą musieli wykonać w czasie dzisiejszych lotów. Loty nocne ... zawsze sprawiają największe trudności. Biorą w nich udział najlepsze, w pełni wyszkolone załogi. Biorą w nich udział najbardziej doświadczeni mechanicy i technicy, którym nie umknie najdrobniejsza usterka nawet teraz, w nocy, gdy posługiwać się trzeba latarką i dotykiem mądrych pracą dłoni.

Nareszcie! Lotnisko otula zmrok. Za chwilę pierwszy start! Ppor. pil. Andrzej Hermel jest już w kabinie. W ostatniej kontroli przyrządów i urządzeń pomaga mu mechanik, plut. Edward Nowak. Ten lot nie będzie łatwy. Wiedzą o tym obaj i zrobili wszystko, co przed takim lotem zrobić trzeba. Mechanik — by nie zawiódł samolot, pilot — by wykonać zadanie. Ale tam, w górze, jest zwykle nie tak, jak zakłada się na ziemi, zmieniają się warunki lotu, pogoda, cel ucieka coraz prędzej, manewruje, zmienia wysokość i kierunek lotu, a czasu jest mało, bardzo mało.

Samolot rozpędza się po pasie startowym, odchodzi w górę wśród ogłuszającego huku. Jego drogę w niebo znaczy jaskrawa smuga ognia uczepiona wylotu dyszy wylotowej, ale po kilku sekundach lotu oddala się ona coraz bardziej, aż stanie się jedną jeszcze więcej gwiazdą na niebie.

Leci. Coraz wyżej. Światła ziemi rozmazują się, mętnieją i w pewnej chwili urywają się nagle. Pod samolotem jest otchłań powietrznej przestrzeni i morze. Ukryte w mroku, ciemne, puste i tajemnicze. Hermel oddala się od brzegu, leci w głąb morza. Patrzy w przyrządy pokładowe, precyzyjnie poprawia minimalne odchylenia od nakazanej wysokości i kierunku lotu .

— Prędzej! — podaje komendę. Ziemia. — Wyżej! Skręć w lewo o 15 st.! Skręć w prawo o 5 st.! Prędzej! Cel jest przed tobą! Prędzej!

Dawno już rozległ się za samolotem Hermela huk przekroczonej prędkości dźwięku, ale on ciągle jeszcze może wykonać komendę — prędzej. Jego Mig może dużo. Bardzo dużo. I pościg za celem trwa. Jeszcze chwilę, jeszcze chwilę...

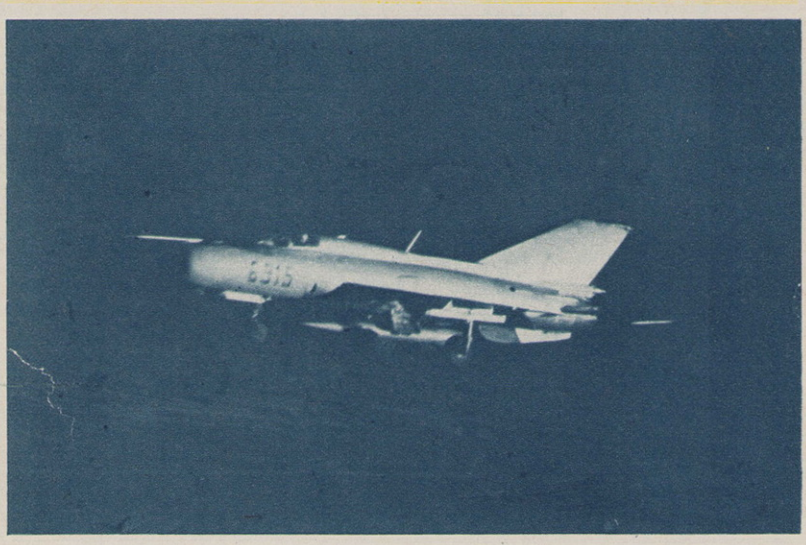
— Cel widzę! — melduje przez radio Hermel.

Teraz pozostaje jeszcze jedno — wrócić. Na własne lotnisko. Pomoże mu w tym kierownik lotów i kierownik lądowania według przyrządów. Ich radiostacje i radionamierniki odnajdą daleki samolot, przeprowadzą przez chmury i przywiodą nad lotnisko, na drogę lądowania. Drogę tę oświetli Hermelowi jeszcze jeden z rzeszy żołnierzy w stalowych mundurach, szer. Zbigniew Kocimski, operator reflektora lądowania. On i jego koledzy, smugami światła wyrąbią przed lądującym samolotem pas dnia w środku nocy.

Startują i lądują samoloty, nad ziemią i morzem przetacza się chroboczący huk odrzutowych silników. Lotnicy czuwają. Każdego dnia, każdej nocy.

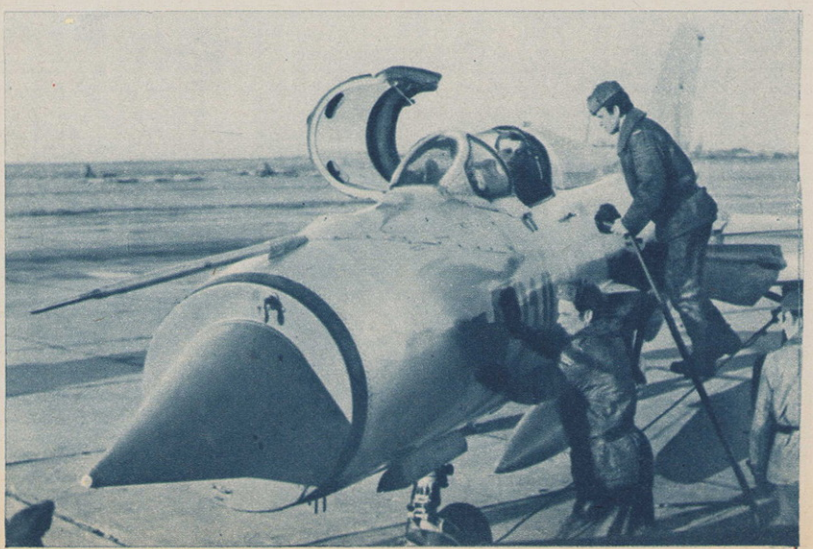
BOGDAN BARTNIKOWSKI
Zdjęcia: STANISŁAW IWAN

Powyżej: przygotowanie por. pil. Andrzeja Hermela do startu. Pomaga mu starszy mechanik samolotu pościgowego plutonowy Edward Nowak.



Po prawej: wkrótce samolot dotknie pasa startowego po wykonanym locie nocnym.

Zdjęcia:
Stanisław Iwan



Po prawej: personel techniczny po przyholowaniu samolotu przystępuje do pracy.

REKORDOWY LOT

Dnia 5 maja oficer lotnictwa marynarki brytyjskiej Paul Waterhouse pokonał odległość Nowy Jork — Londyn w ciągu 5 godzin 3 minut i 18 sekund. Lot wykonano na samolocie „Phantom". Wynik ten jest o 26 minut lepszy od rekordu należącego do tegoż Waterhouse'a ustanowionego przed 11 laty. Rekordowy lot przeprowadzony został podczas międzynarodowego wyścigu przez Atlantyk zorganizowanego przez angielski dziennik „Daily Mail".

LOTNICTWO ROLNICZE FRANCJI

Aktualnie we Francji działają dwa największe i najważniejsze towarzystwa lotnicze zajmujące się rolnictwem. Pierwsze to „Agricolavia", a drugie „Gyrafrance". W skład pierwszego wchodzą samoloty: Piper Pa-18, Cessna „Agwagon" 230 i 300, w skład drugiego natomiast śmigłowce: Bell-47G, 47G2 i 47 I. Ogółem park francuskiego sprzętu rolniczo-lotniczego składa się z 56 maszyn (stan z 1967 roku). W roku 1968 poddano na terenie Francji zabiegom agrolotniczym 111,628 ha. Intensywne, masowe wykorzystanie samolotów i śmigłowców do tego rodzaju prac rozpoczęto we Francji w 1962 roku, mimo iż sporadycznie prowadzono je od roku 1951 (pierwsze wykorzystanie wiropłata do opylania pól).

AEROPIKNIK

Jugosłowiański aeroklub w mieście Varaždin organizuje tradycyjny już międzynarodowy zlot samolotów sportowych noszący miano „Aeropikniku". Przed czterema laty w pierwszym zlocie uczestniczyły załogi z dziesięciu państw na 54 samolotach, w zeszłorocznym zlocie odnotowano 127 maszyn i zawodników reprezentujących 13 państw. Tegoroczny zlot trwać będzie od 28 maja do 30 czerwca.

KONGRES AGROROLNIKÓW

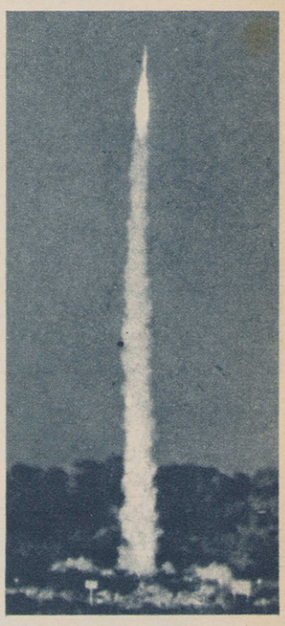
W Kingston (Kanada) od 25 do 29 sierpnia roku bieżącego trwać będzie IV Międzynarodowy Kongres Lotnictwa Rolniczego — IAAC (International Agricurtural Aviation Congres). Obrady prowadzone będą pod hasłem „postęp poprzez współpracę", a głównym ich celem ma być wymiana doświadczeń specjalistów agrolotników z całego świata.

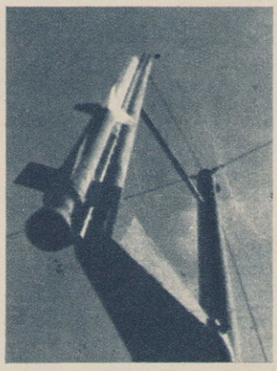
NOWE SZYBOWCE WŁOSKIE

Caproni, jedna z najstarszych włoskich wytwórni lotniczych zbudowała niedawno serię interesujących szybowców, a wśród nich jeden przeznaczony dla klasy standard i dwa dwumiejscowe. Pod względem osiągów dotąd ujawnionych, godny uwagi jest 1-miejscowy szybowiec wyczynowy „Calif" A-2 o rozpiętości skrzydeł 20 m, maksymalnej doskonałości 49 przy prędkości 90 km/h i najmniejszej prędkości opadania 0,40 m/s przy 80 km/h. Sześć innych maszyn z zakładów Caproni-Vizzola wskazuje na intensywność przygotowań włoskich szybowników przed najbliższymi mistrzostwami świata.

RAKIETOWA SONDA Z BRAZYLII

Brazylijczyk Roberto Pereira jest konstruktorem nowej rakiety sondażowej typu DM-6503. Próbny start przeprowadzono w połowie lutego z ośrodka rakietowego sondażu w Barreira do Inferno w pobliżu Natalu. Nowa rakieta zastąpić ma stosowane dotąd rakiety amerykańskie typu „Arcas". Pułap nowej rakiety sięga 80—100 km. Na zdjęciach: start i wyrzutnia nowej rakiety brazylijskiej.





ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Japoński koncern elektroniczny przy współpracy przemysłów Francji i USA zamierza wybudować w Jordanii naziemną stację odbioru sygnałów telekomunikacyjnych z pokładu sztucznych satelitów.

★

Europejski program budowy satelitów meteorologicznych przewiduje wyniesienie kilku sztucznych ciał niebieskich w latach 1972—1980 przy użyciu pojazdu brytyjskiego „Black-Arrow". Pierwszy satelita tego typu o masie około 97 kg ma wystartować z Gujany Francuskiej. Następne satelity mogłyby wykorzystać pojazd „Europa-2", wówczas ich masa wzrośnie do około 180 kg, a żywotność z 1 roku do 3 lat.

★

Jak podał niedawno uczony amerykański dr R. G. Stone, satelita „Explorer-36", którego wyrzucono w Kosmos 4 lipca 1968 r., wykrył intensywne fale elektromagnetyczne biegnące od planety Jowisz. Satelita ma anteny o długości 400 m i przeznaczeniem jego jest wykrywanie sygnałów radiowych w przestrzeni kosmicznej.

Jak informuje prasa francuska, w marcu roku bieżącego nastąpiło otwarcie na Kubie stacji meteorologicznej, powstałej dzięki pomocy ZSRR. Stacja ta, wyposażona w silną aparaturę radiolokacyjną, będzie w stanie wykrywać cyklony i inne zjawiska meteorologiczne w rejonie Morza Karaibskiego.

★

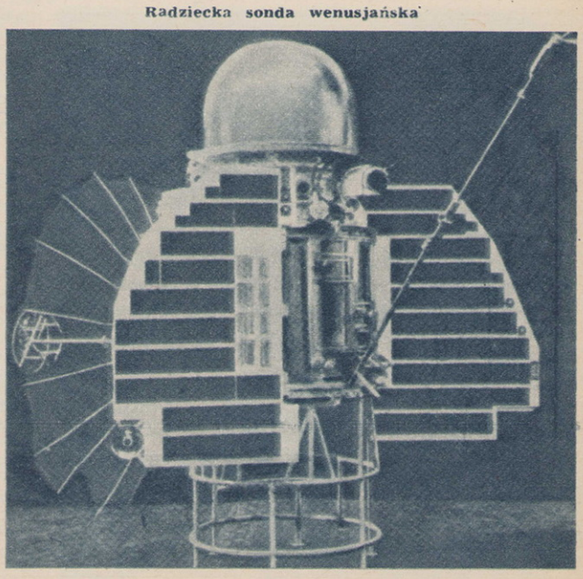
15 maja w stolicy Czechosłowacji — Pradze rozpoczęła się sesja międzynarodowego komitetu do spraw badania przestrzeni kosmicznej — COSPAR. W konferencji bierze udział około 600 delegatów z trzydziestu krajów świata. Przemówienie powitalne do uczestników sesji wygłosił przewodniczący rządu CSRS O. Czernik. Przewodniczący zwrócił uwagę na ważną rolę nauki w polepszaniu warunków życia na ziemi. Rząd CSRS — oświadczył m. in. Czernik — poświęca rozwojowi nauki szczególną uwagę. Podczas otwarcia sesji odczytano również list sekretarza generalnego ONZ U Thanta.

★

16 maja radziecka sonda międzyplanetarna „Wenus-5" dotarła do planety Wenus. Po 130 dniach lotu i przebyciu około 350 mln km zasobnik sondy wylądował na powierzchni planety. Zasobnik podczas lądowania dokonywał pomiarów fizycznych atmosfery planety. Wyniki pomiarów przesłane drogą telemetryczną zostały odebrane w radzieckich ośrodkach dalekosiężnej łączności kosmicznej. Końcowy etap wyprawy przedstawiał się następująco: sonda przebyła ok. 350 mln km, prowadząc po drodze badanie przestrzeni kosmicznej. Po dokonanej w marcu zmianie toru lotu sonda znalazła się w dniu 16 maja w odległości około 50 tys. km od planety Wenus. W tym momencie ze stacji kontrolnej Ziemi nadano sygnał rozpoczynający procedurę lądowania. Przed wejściem sondy w atmosferę Wenus oddzielił się od statku zasobnik z aparaturą pomiarową. Sama sonda natomiast uległa zniszczeniu. Zasobnik zagłębiając się w atmosferę zaczął wyhamowywać swoją prędkość. Kiedy prędkość ta zmalała do ok. 210 m/s, automaty pokładowe uruchomiły spadochronowy system odzyskowy. Opadanie zasobnika na spadochronie trwało około pół godziny.

W przeddzień pomyślnego lądowania „Wenus-5" dziennik „Izwiestia" podał reportaż z zakładów, w których produkuje się stacje typu „Wenus". Następna stacja „Wenus-6", która wystartowała — jak wiadomo — w pięć dni po „Wenus-5", również zbliża się do celu i w chwili, gdy czytać będziemy tę wiadomość, znajdzie się ona bezpośrednio u celu podróży.

Radziecka sonda wenusjańska



LAMUS samolotów

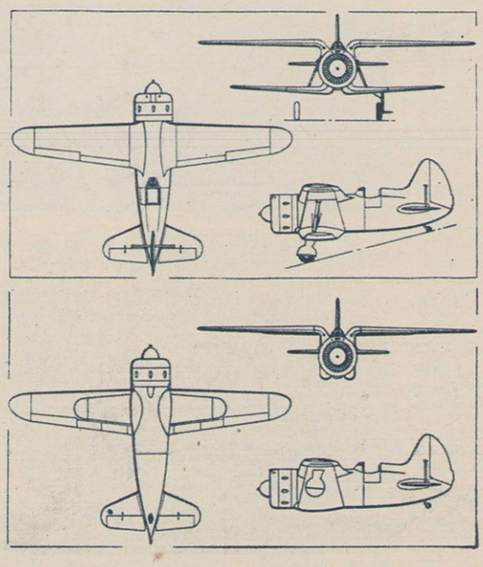
NIKITIN SZEWCZENKO IS-1

W 1939 roku zespół konstruktorów radzieckich Nikitina i Szewczenki rozpoczął pracę nad niezwykłym zadaniem. Chodziło o to, aby w jednej konstrukcji połączyć dużą prędkość lotu jednopłatowca ze zwrotnością i niską prędkością lądowania dwupłata. W efekcie pracy nad tym zagadnieniem doszło do zaprojektowania jednego z najniezwyklejszych samolotów na świecie. Mógł on zmieniać się z dwupłata w jednopłat i odwrotnie, zależnie od życzenia pilota. Samolot ten, oznaczony IS-1 został nie tylko zaprojektowany, ale zbudowany i oblatany, a próby w locie wypadły pomyślnie. Zbudowano także i oblatano drugi udoskonalony prototyp IS-2 (1940 r.).

Samolot nie został jednakże skierowany do produkcji seryjnej. Prawdopodobnie zyski uzyskane z przemienności układu nie mogły zrekompensować poważnych trudności konstrukcyjnych, technologicznych, a także pewnej komplikacji obsługi.

Aby przyspieszyć sprawdzenie w praktyce swej niezwykłej idei konstruktorzy przystosowali do samolotu kadłub od znanego dwupłatowego myśliwca Polikarpow I-153. U góry kadłuba zabudowano wolnonośny płat w układzie „mewy" (spłaszczona litera M). U dołu kadłuba zabudowano drugi płat, który mógł być w locie składany, przy czym przykadłubowe części chowały się w boki kadłuba, a skrajne części w wycięcia w górnym płacie. W przykadłubowych częściach dolnego płata chowały się również golenie głównego podwozia. Oczywiście do lądowania dolny płat wraz z podwoziem należało rozłożyć. Składanie i rozkładanie dolnego płata odbywało się hydraulicznie. Dane: silnik — Szwecow M. 63, 1 100 KM. Uzbrojenie: 4 k-my Szkas 7,62 mm, V max. (jednopłat) 460 km/h, V przel. (dwupłat) 290 km/h.

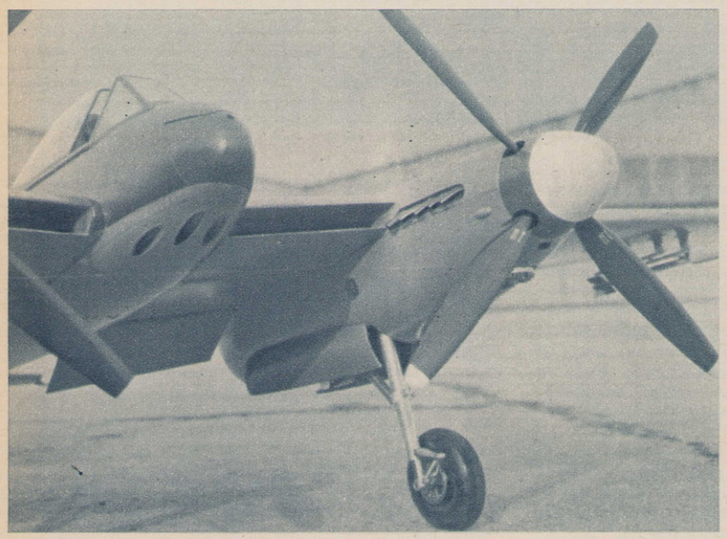
(JŚ)



REWIA MAŁYCH SAMOLOTÓW W ŁODZI

Uzupełniając sprawozdanie z pięknej imprezy, którą przygotował Aeroklub Łódzki w dniach 3—4 maja, podajemy zdjęcia ciekawszych modeli startujących w memoriale Różańskiego.

Z prawej — nagrodzona praca Jerzego Ostrowskiego z Częstochowy, dwusilnikowy samolot DH „Hornet" MK III.

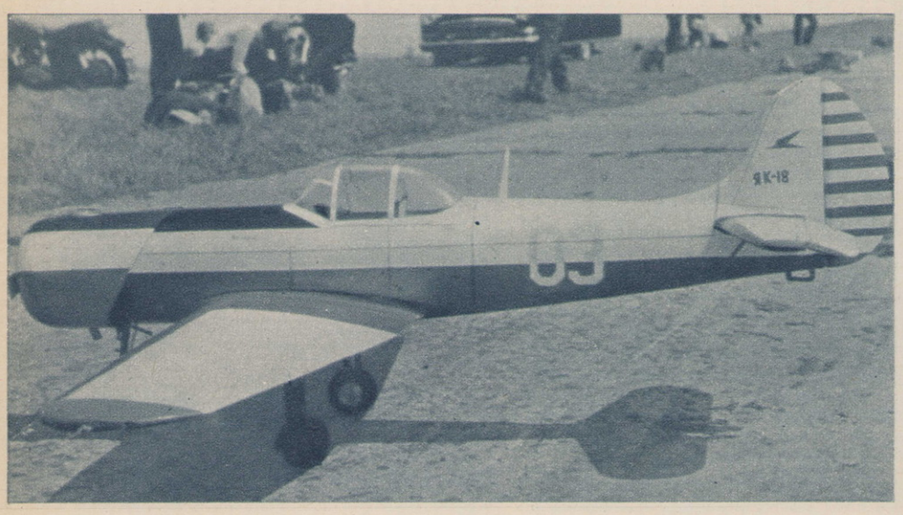


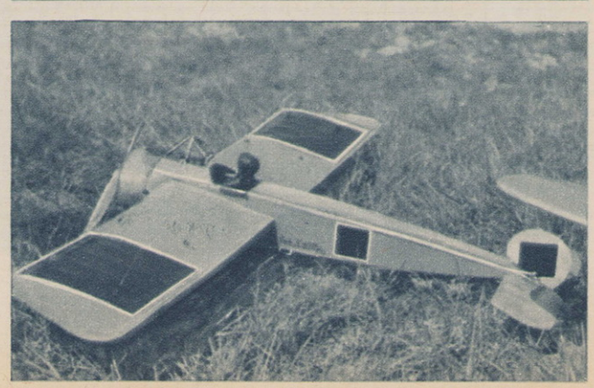
I jeszcze dwa zdjęcia tego samolotu. Tym razem podziwiać można szczegóły wykonania gondoli silnika, kadłuba i czteropłatowych śmigieł. Podwozie całkowicie chowane w locie i obudowa silnika „wiszącego" to dodatkowe fragmenty modelu Jerzego Ostrowskiego. Wszystkie zdjęcia: Z. Szajewski

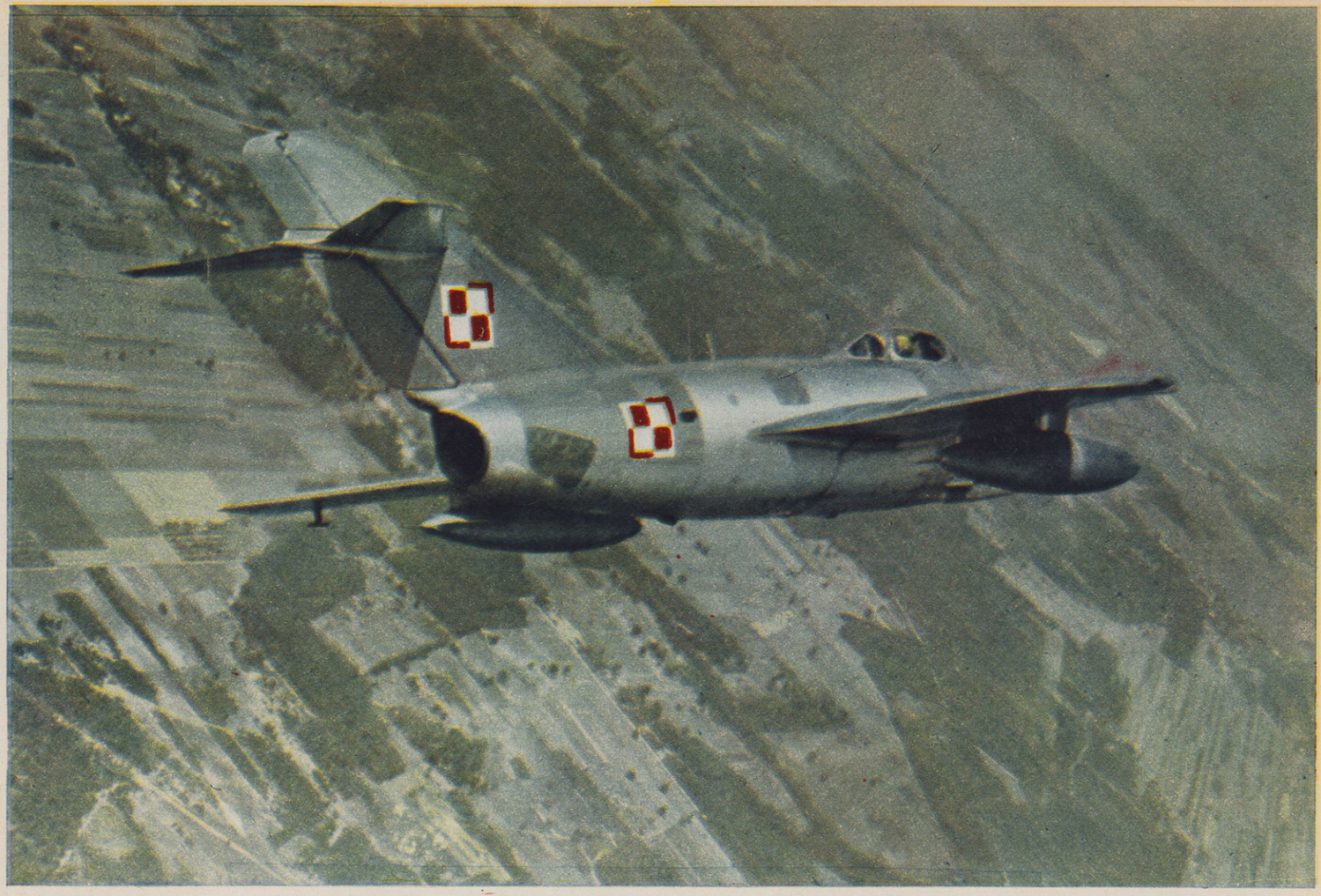
WYNIKI DRUGICH OGÓLNOPOLSKICH ZAWODÓW MODELI NA UWIĘZI o memoriał kpt. pil. JERZEGO RÓŻAŃSKIEGO

1. Jerzy **Ostrowski** (Aer. Częstochowski) D. H. Hornet — 1 801 pkt.; 2. Zbigniew **Jurek** (Aer. Opolski) Junak-3 — 1 364 pkt.; 3. Roman **Mucha** (Aer. Częstochowski) Ut-2 — 1 272 pkt.; 4. Andrzej **Umiński** (Aer. Łódzki) P.51D Mustang — 1 202 pkt.; 5. Edward **Haniszewski** (Aer. Łódzki) PWS-12 — 1 155 pkt.; 6. Marian **Walaszczyk** (Aer. Częstochowski) Jak-12R — 1 127 pkt.; 7. Stanisław **Korczak** (Aer. Wrocławski) An-22 „Anteusz" — 1 030 pkt.; 8. Witold **Marszałkowski** (Aer. Elbląski) Jak-18P — 943 pkt.; 9. Zbigniew **Księżkiewicz** (Aer. Ziemi Lubuskiej) Cessna-185 — 941 pkt.; 10. Bronisław **Głowacki** (Aer. Łódzki) Kania-2 — 909 pkt.; 11. Bogdan **Tomaszek** (Aer. Łódzki) BA-4B — 903 pkt.; 12. Ryszard **Rakowski** (Aer. Wrocławski) Tipsy Nipper — 901 pkt.; 13. Bogusław **Stankiewicz** (Aer. Elbląski) Ut-2 — 839 pkt.; 14. Leszek **Mastalski** (Aer. Wrocławski) Piper PA-25 — 808 pkt.; 15. Leszek **Gdański** (Aer. Jeleniogórski) Junak-3 — 802 pkt.; 16. Jerzy **Cymbor** (Aer. Białostocki) Zlin-226A — 588 pkt.; 17. Andrzej **Wolniak** (Aer. Jeleniogórski) Piper Super-Cub — 371 pkt.

Poniżej — Jak-18 PM dzieło Henryka Stecyka z Aeroklubu Łódzkiego nie wykonał, niestety, programu lotów. Miał silnik Merco 10 cm³. Obok — PWS-12 Edwarda Haniszewskiego z Łodzi. Skala 1:7, ciężar 2,2 kG. A poniżej z prawej — Fokker E III z czasów I wojny światowej wykonany przez Janusza Sawickiego. Silnik 2,5 cm³.







Zdjęcie: Jerzy Tobolski

I JAK TU NIE BYĆ SZCZĘŚLIWYM!

BRONISŁAW MORYC

RYSIEK Gwardiak jest rosłym, wysportowanym chłopcem, o twarzy przypominającej, jako żywo, bochen razowego chleba. Bystre oczy błyszczą z zadowolenia, ręce trochę nieporadnie miętoszą czapkę; chłopak nie wie jeszcze, co mu wypada uczynić, jakimi słowami wyrazić wdzięczność instruktorowi, za wypowiedziany przed chwilą werdykt: „będziesz chłopie latał!" Ryśkowi jakby nagle skrzydła wyrosły, najchętniej pognałby w te pędy, żeby pochwalić się chłopakom we wsi, ale wieś Jabłonka Kościelna daleko, stąd jakie 70 kilometrów, bliżej do „dyra" w mieście, do kolegów z Technikum Mechanicznego...

Tylko co też powie matka, bo ojciec dał placet — uknuli razem, za plecami matki, spisek. Matka niczego się nie domyślała, wiedziała wprawdzie o dziecięcych mrzonkach syna, każde jednak napomknięcie o aeroklubie kwitowała z niechęcią słowami: „jeszcze czego, żebym po nocach spać nie mogła, i tak mam sporo zmartwień, stale myślę, co tam robisz w tym Białymstoku po lekcjach, tu to mogłam dopilnować, a tam — mówią, że nowe miasto wybudowali, kto wie jacy ludzie, że też zgodziłam się na twoją naukę w tym technikum..."

W domu było ich razem sześcioro, rodzice i czworo rodzeństwa; Rysiek ma brata i dwie siostry. Ziemi dokładnie 1 hektar i 13 arów. Domek jest własnością babci, ma dwie izby i sionkę; ojciec myśli o wybudowaniu nowego, takiego jakich pełno już we wsi — wszystko murowane, z dużymi oknami, aż miło popatrzeć, a jak wygodnie w takim domu się mieszka, i telewizory ludzie kupują, nie radia — telewizory; radio to według babci przeżytek. Babcia liczy sobie 66 lat, ma też nieco inny pogląd na lotnictwo niż jej córka, matka Ryśka. Powiada, że sama by jeszcze poleciała. Może, jak wnuk zostanie pilotem, to kto wie, chciałoby się jeszcze ziemię z góry obejrzeć. Za czasów młodości babci latali tylko wybrańcy losu, ludzie wtedy dopiero na dobre zaczynali próbować swych sił w powietrzu, pozazdrościli ptakom, a teraz to już każdy może latać.

To gadanie babci drażniło czasem matkę Ryśka, zwłaszcza wtedy, gdy ten jeszcze jako mały brzdąc, wysłuchawszy babcinych przypowieści o ludziach-ptakach, rozkładał szeroko ręce, jak piskle nieopierzone skrzydła, zaczynał zabawiać się w lecący samolot, bucząc przy tym niemiłosiernie. Najczęściej taki lot brzdąca po izbie kończył się sążnistym klapsem wymierzonym celnie przez matkę w pupę, której właściciel umykał do kąta, by stamtąd z przeraźliwym piskiem wystartować znowu, po czym szukał schronienia w obfitych fałdach babcinej spódnicy.

Ojciec Ryśka patrzył na te wybryki swego pierworodnego z łaskawym pobłażaniem. Brał go czasem do warsztatu stolarskiego, gdzie dorabiał na utrzymanie rodziny, strugał mu dziwaczne szybowce, pozwalał samemu chwytać za rękojeść struga i próbować sił w majsterkowaniu. Czasem, żeby był grzeczny, obiecywał Ryśkowi, że zrobią razem duży samolot, którego on, Rysiek, będzie pilotem. Warunek był jeden — grzeczność. Potem były dalsze obietnice i warunki. — Jak się będziesz dobrze uczył, mówił ojciec do syna, to kto wie, inne czasy nastały, dawniej do lotnictwa tylko panowie, arystokracja, teraz jest Polska Ludowa.

Rozmyślał nieraz Rysiek nad słowami ojca, gdy pilnował na pastwisku jedynej krowy-żywicielki. Z podręczników szkolnych dowiadywał się, nie można powiedzieć, że tylko się uczył, właśnie dowiadywał się o wielu interesujących go rzeczach i sprawach. Często wiadomości zasłyszane w szkole zaskakiwały go, zmuszały do zadumy. Zwłaszcza wiadomości z historii skłaniały go do głębszych refleksji. Dostrzegł, że historia pozwala mu lepiej zrozumieć współczesność. Utwierdził się w tym mniemaniu, gdy pewnego razu przeczytał w gazecie duży tytuł: „Pałac Branickich — siedzibą Akademii Medycznej". Wiedział, że pałac ten zwano dawniej Wersalem Podlaskim. Pałac, ba! cały Białystok był wówczas własnością jednego człowieka, największego magnata, ale to było w XVIII wieku, teraz, jak mówił ojciec, „inne czasy nastały".

Rysiek urodził się w 1948 roku. Miał chyba z sześć lat, jak we wsi zakładano elektryczność.

Pamięta ten wieczór, kiedy to po raz pierwszy nagle zrobiło się w izbie zupełnie widno. Od tamtego czasu Jabłonka Kościelna w powiecie Wysokie Mazowieckie, dawniej jedna z najbardziej zacofanych wsi na Białostocczyźnie, nie tonęła już nocą w ciemnościach, zaczęła zmieniać swój wygląd, dzisiaj po kurnych chatach nie ma prawie śladu, ulica, chodniki, sklepy, punkty usługowe, klub, kawiarnia. Ludzie znaleźli pracę w zakładach przemysłu bawełnianego w Zambrowie, w Wysokiem, w Białymstoku; stąd fundusze na nowe murowane domy, telewizory, motocykle. Przemysł włókienniczy, maszynowy i drzewny oraz budownictwo mieszkaniowe w stolicy województwa wchłonęły bez reszty rezerwy siły roboczej ze wsi. Ukryte bezrobocie sprzed wojny, o którym Rysiek słyszał na lekcji w szkole i zna jego posmak z opowiadań w domu, zniknęło z życia wsi. Nikt już nie wybierał się do folwarku na fornala, bo folwark rozparcelowano, żaden z wiejskich chłopaków nie myślał też godzić się na parobka u bogatszego sąsiada; co najwyżej na służbę, do pasienia krów, niektórzy rodzice wynajmowali jeszcze swoje dzieci, ale i z tym się skończyło. Wtedy, kiedy Rysiek szedł zdawać egzaminy wstępne w technikum w Białymstoku, to już każdy rodzic pragnął swoje dziecko pchnąć gdzieś dalej, do jakiejś szkoły, żeby się zawodu nauczyło. Szkoła podstawowa już mało komu wystarcza, a do liceum ogólnokształcącego nie mają tu ludzie większego zaufania. Ryśkowi udało się do technikum. Kilku innym chłopakom ze wsi, z którymi się przyjaźnił, zaproponowano zasadniczą zawodową; niektórzy z nich już pracują, pomagają rodzicom, inni postanowili dalej się uczyć. — Taki to już pęd do nauki ogarnął młodzież, stwierdzają z dumą starsi.

W białostockim technikum Rysiek zaczynał nowe życie. Mieszkał w internacie, w wolnych chwilach włóczył się czasem po mieście, które z każdym rokiem jego nauki stawało się inne, piękniejsze i nowoczesne. Tu, gdzie zastał stare, drewniane rudery, wyrosły już w międzyczasie wieżowce, wytknięto szerokie, prościutkie ulice, jest dużo zieleni. Rysiek przyłapywał się niekiedy na tym, że miasto coraz bardziej go urzeka, chociaż tak kochał wieś, za którą przecież nawet bardzo tęsknił. Bywało, że wybierał się z książką pod pachą do parku, tam zaszywał się w jakimś odległym kącie, siadał na ławie i udając że czyta, zaczynał rozmyślać. Raz, gdy tak sam przed sobą udawał, że się uczy, a faktycznie snuł jakieś plany na przyszłość, ktoś położył mu rękę na ramieniu. Obok niego na ławce siadał „dyro".

Zastępca dyrektora Technikum Mechanicznego do spraw pedagogicznych, Leon Kłodecki, którego uczniowie nazywali „dyrem", (w odróżnieniu od dyrektora, który na zawsze został „starym"), znajdował zwykle sposobność bezpośredniej rozmowy z podopiecznymi. Na ulicy witał się z uczniami jak najlepszy kumpel. Zawsze z humorem, bez sztucznej i chłodnej belferskiej powagi, Kłodecki zyskiwał sobie swym podejściem ogromną sympatię szkolnej wiary.

Rysiek często spotykał się z Kłodeckim na terenie szkoły, zawsze mieli o czym porozmawiać. Kłodecki służył kiedyś w lotnictwie, stworzył przy Technikum Mechanicznym w Białymstoku największe w Polsce Koło Lotnicze, a Rysiek był członkiem zarządu tego koła. Spotykali się też w Aeroklubie Białostockim, na aeroklubowym lotnisku. Kłodecki latał, Rysiek wytrwale terminował. Na terenie szkoły wspólnie organizowali różne imprezy, pewnego razu wpadli na pomysł sprowadzenia do Białegostoku któregoś ze znanych lotników sportowych. Wybór padł na Edwarda Makulę. W Kole Lotniczym, które nosi imiona Żwirki i Wigury, zawrzało po tym spotkaniu z wielkim mistrzem. Co tam mówić o kole, w całym mieście było głośno; który z chłopaków nie wybierał się wtedy do lotnictwa, prawie każdy przynajmniej próbował. Oczywiście Rysiek był w swoim żywiole, przygotował i z ogromnym zapałem wygłosił wspaniały referat o roli lotnictwa we współczesnym życiu. Zdobywał też kolejne stopnie wtajemniczenia w lataniu, aż wreszcie raz usłyszał tamte słowa wypowiedziane przez instruktora.

„Natka w technikum", jak zwykła mawiać matka, szła Ryśkowi nieźle, lepiej pod koniec niż na początku. Stopniowo oswoił się z wysokimi wymaganiami, zaaklimatyzował i wziął się solidnie do roboty. Bodźcem dodatkowym stała się w ostatniej i przedostatniej klasie nadzieja na dostanie się do lotnictwa. Kiedy już wykonywał loty na „Czapli" błysnęła mu raz gdzieś w przestworzach wysmukła sylwetka srebrzystego „Miga". I tak zrodziło się nowe pragnienie. Przybył nowy bodziec do nauki, bo w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej egzaminy konkursowe, trzeba też było wprowadzić pewną, na szczęście nieznaczną, korekturę do przyjętego trybu życia. Rysiek wiedział już wtedy coś nie coś na ten temat od Kłodeckiego, który jest majorem rezerwy lotnictwa, mówiło się o tym nieraz na aeroklubowym lotnisku. Instruktorzy, Janusz Gadomski, Zygmunt Nacharciewicz, Jerzy Domański, Mikołaj Skurat i inni często nawiązywali w rozmowach do zdrowia, jakim muszą wykazać się kandydaci do „woja". Wśród kolegów krążyła, jak postrach, opinia o Wojskowej Komisji Lotniczo-lekarskiej, która kosi, pozbawia złudzeń itp. Mówiono też o badaniach w WIML-u, czyli w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej. I na dodatek egzaminy konkursowe z matmy, polskiego i innych przedmiotów. Tylko zdrowie i wiedza mogą utorować drogę, pomyślał Rysiek. Z nauką w technikum postanowił sobie poradzić, przysiadł fałdów, wkuwał, powtarzał, przypominał, utrwalał w pamięci wszelkimi sposobami, a swoją gorliwością, pilnością i gruntownym przygotowaniem do lekcji zwrócił na siebie uwagę bardziej spostrzegawczych belfrów. Najbystrzejszym okazał się, jak zwykle, „dyro", który potrafi działać na ambicję uczniów. Rozmowa w parku miała dla Ryśka zaskakujący przebieg. „Dyro" z uznaniem pochwalił Ryśka za pilność i widoczne postępy w nauce, po czym jakby od niechcenia dorzucił: — „pamiętaj o zdrowiu".

„Dyro" najwidoczniej miał dobre rozeznanie w sytuacji. Niektórzy kandydaci na pilotów, uczniowie technikum, zapominali o kryteriach zdrowotnych, ukradkiem kurzyli fajki, prowadzili nieunormowany tryb życia. Rysiek próbował zaradzić złu, zwracał uwagę lekkomyślnym kolegom, niestety bezskutecznie. Rysiek naraził się tylko na uszczypliwe żarty, postanowił jednak nie ulegać, młodzieńczy nadmiar energii można było przecież rozładować z większym pożytkiem na zajęciach z WF, na boisku sportowym, w zawodach pływackich, a podczas wakacji na obozie przysposobienia lotniczego.

Jest rok 1969. Spotykamy się w Dęblinie. Rysiek Gwardiak jest rosłym, wysportowanym chłopcem..., nosi błękitny mundur podchorążego Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Tym razem nie miętosi czapki w rękach, trzyma ją przepisowo w lewej ręce, orzełkiem do przodu. Orzełek lotniczy, z husarskimi skrzydłami. Na piersi odznaka spadochronowa. Po czterech latach Rysiek przypnie do munduru „gapę" pilota wojskowego, otrzyma również dyplom inżyniera.

Ryszard Gwardiak z Jabłonki Kościelnej, dziś już podchorąży dęblińskiej „szkoły orląt", nie gniecie z radości czapki, ale jego bystre, niebieskie oczy błyszczą z zadowolenia. Zdał pomyślnie egzamin konkursowy, przedostał się bez trudu przez gęste sito komisji lotniczo-lekarskiej. Zawdzięcza to przede wszystkim ojcu i matce, nauczycielom, instruktorom, wychowawcom, ale i sobie — nie stał się w technikum mięczakiem.

O kim, lub o czym myśli? Często myśli o wsi, w której rodziły się wraz z nim jego marzenia o lotnictwie. Wspomina babcię, która przymówiła za nim u matki. Ojcu już sprawił satysfakcję, niech wie, że ma syna na schwał. A kochany, szanowny „dyro" — tak samo jak ojciec, niech wie, że wychowanek go nie zawiedzie — lotnictwo pokochał całym sercem, pozostanie mu wierny na zawsze. Koledzy, niestety, nie przebrnęli przez sito. Białystok — piękne, coraz piękniejsze miasto, jakże zmieniła się jego ulubiona dzielnica „Antoniuk", albo „Piaski", gdzie wyrosło Osiedle Tysiąclecia. W Wersalu Podlaskim studiuje Ona, ma jasne jak len włosy, niebieskie jak niebo oczy, i darzy Ryśka sympatią.

I jak tu nie być szczęśliwym?

TADEUSZ MALINOWSKI

TRZYDZIESTY TRZECI

Gdy przymkniesz powieki
wydaje się
że ziemia przewraca się i zapada
a skorupa tej ogromnej kuli
pęka z hukiem
otwieranej butelki szampana.

To trzydziesty trzeci
poleciał.

Bębenki w uszach kłują
od gwizdu prędkości poddźwiękowej
i łomotu nad głową
niczym w pustej sali
od przewracanych kręgli.

Trzydziesty trzeci
powietrze rozdarł
stalowym nerwem swej maszyny
i wbił się jak szpilka
w słoneczną makatę nieba.
Jego główka błyszczy
czerwono-złotym ognikiem
maleje
i znika.

Tam w górze
na dwudziestu kilometrach
ciepły błękit
wpada w odcień granatu
przechyla się jak kłos dojrzały
od wiatru przed burzą
nieruchomieje
a potem
wiruje.

Trzydziesty trzeci
zamknięty przed światem
w kabinie ciśnieniowej
jak astronauta w Kosmosie
w lipcu ukończy
dwadzieścia pięć lat.

W słuchawkach hełmofonu
świszczy rozkaz SD.
— Zrozumiałem
mruczy pod nosem trzydziesty trzeci
— Opuszczam sektor
dwa
siedem
jeden E.

I oto wybiegła
bezszelestnie zielona deska pól i łąk
a potem blacha betonu.
Coraz większy
goni srebrną maszynę
cień samolotu.

Trzydziesty trzeci
— Zgłaszam koniec dzisiejszych lotów.

Gdy przymkniesz oczy
znowu powraca cisza.
Tylko
silnik odrzutowca jeszcze syczy
jak nalewany z butelki szampan.

To trzydziesty trzeci
przyleciał.

W przestworzach czas szybko leci
mamy już tysiące
trzysta trzecich.

JUNKERS JU-52

W listpadzie 1936 roku Polskie Linie Lotnicze LOT, w zamian za 9 samolotów F-13, otrzymały od wytwórni Junkersa jeden samolot Ju-52, który nosił numer fabryczny 5588. Samolot ten otrzymał znaki rejestracyjne SP-AKX i na początku 1937 roku wszedł na linie zagraniczne — do Berlina i Salonik. Ju-52 był najbardziej udanym trójsilnikowym samolotem Junkersa. Prototyp oblatano w kwietniu 1932 r. W latach 1932—1939 zbudowano 300 pasażerskich Ju-52, używanych w 25 krajach i 450 transportowych. Łącznie do 1945 roku zbudowano ponad 3200 samolotów tego typu. W 1965 r. kilkadziesiąt Ju-52 było jeszcze w użyciu w Hiszpanii, Szwajcarii, Afryce i Argentynie.

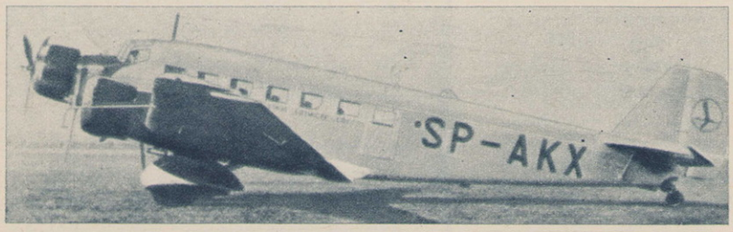
Ju-52 był metalowym dolnopłatem ze stałym podwoziem. Płat trójdzielny z dźwigarami z ośmiu rur duralowych. Pokrycie samolotu z blachy falistej. Lotki i klapy umieszczone poniżej krawędzi spływu płata. Statecznik poziomy przestawialny. Kabina załogi 3-miejscowa. Kabina pasażerska 15-miejscowa: 12 miękkich foteli w dwóch szeregach i 3-miejscowa kanapka na końcu kabiny. Kabina była ogrzewana, wentylowana i oświetlana oraz wykończona tapicerką. Drzwi wejściowe z lewej strony kadłuba. Kabinę załogi i pasażerów łączyły drzwi. Za kabiną pasażerską — toaleta. Bagażniki dla 1080 kG bagażu. Podwozie z amortyzacją olejową. Koła 1 300 × 300 mm z hamulcami pneumatyczno-olejowymi. Na życzenie LOT-u samolot otrzymał 3 silniki „Pegasus-VI" po 670 KM mocy nominalnej i 775 KM mocy startowej, gdyż silniki te były produkowane w Polsce. Śmigła metalowe, trójłopatowe, dwupołożeniowe. Ponieważ silniki były cięższe od normalnie stosowanych na Ju-52 — w tyle kadłuba umieszczono zbiornik dla 115 kG balastu wodnego. Zbiorniki dla 2 550 l paliwa — w skrzydłach. Samolot był w kolorze duralu. Osłony i gondole silników, przód kadłuba i częściowo podwozie — malowane na czarno. Pod oknami napis: Polskie Linie Lotnicze LOT, a na przodzie kadłuba napis: LOT.

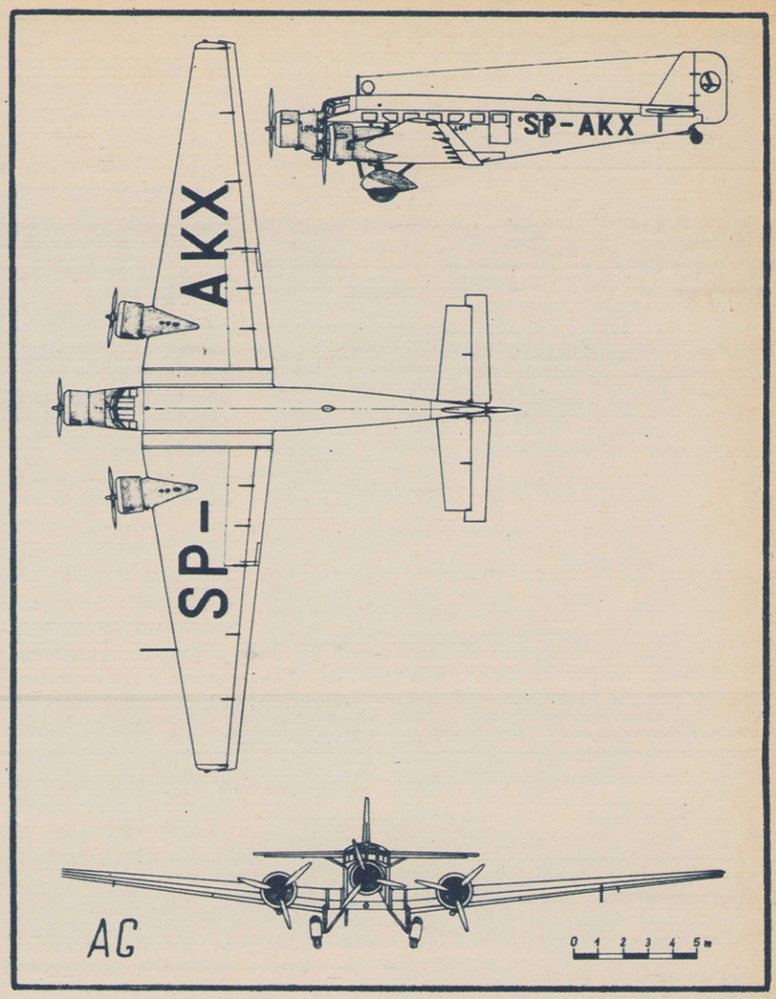
LOT użytkował Ju-52 bardzo intensywnie: w 1937 roku — samolot wykonał 600 h lotów, w 1938 roku — 843 h. Nie miał żadnego większego uszkodzenia w trakcie eksploatacji. Był łatwy i prawidłowy w pilotażu oraz ekonomiczny. Zużywał 312 kG paliwa na godzinę. Remonty silników odbywały się co 500—750 h. W dniu 12.IX.1939 r. samolot był ewakuowany do Bukaresztu i fikcyjnie sprzedany angielskim liniom lotniczym „Imperial Airways", by uzyskać zgodę na odlot do Turcji. Otrzymał wówczas znaki G-AGAE. Jednakże władze rumuńskie samolot internowały.

DANE TECHNICZNE

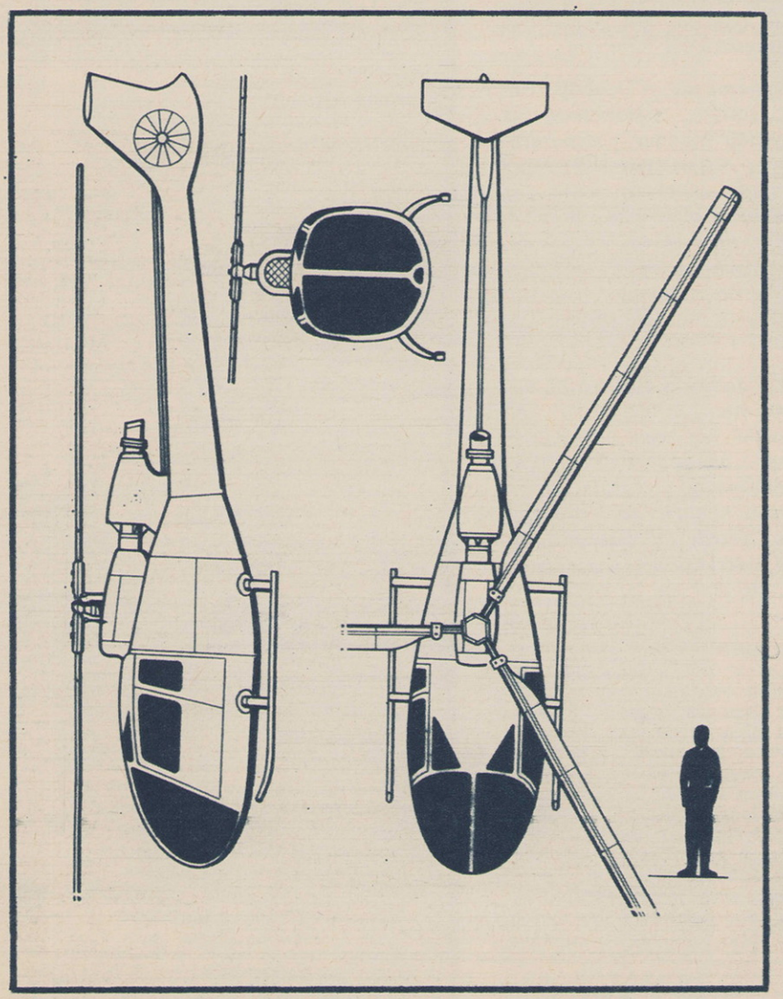
Wymiary: Rozpiętość — 29,25 m, długość 18,9 m, wysokość — 5,3 m, pow. nośna — 110,5 m².
Ciężary: Ciężar własny — 7 100 kG, ciężar całkowity — 10 500 kG.
Osiągi: Prędkość max. — 280 km/h, prędkość przelotowa — 225 km/h, prędkość min. — 106 km/h, wznoszenie — 4 m/s, pułap — 4 700 m, zasięg — 1 350 km.

mgr inż. ANDRZEJ GLASS





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



ŚMIGŁOWIEC SA-340 ● FRANCJA

FRANCUSKIE zakłady Sud-Aviation, znane jako producent pasażerskich samolotów „Caravelle", specjalizują się również w konstrukcji i produkcji śmigłowców. Z tej właśnie wytwórni pochodzą popularne śmigłowce „Alouette" oraz potężne śmigłowce transportowe „Frelon" i „Super Frelon". Najnowszym osiągnięciem zakładów jest lekki śmigłowiec obserwacyjny SA-340. Oblatany w kwietniu 1967 roku. Śmigłowiec ten wzbudził z miejsca uznanie nie tylko we Francji, ale i w W. Brytanii. Tam właśnie zamówiono aż 600 śmigłowców, co podniosło łączną liczbę zakupionych dotąd maszyn do 700.

SA 340 jest jednosilnikowym, jednowirnikowym śmigłowcem o układzie klasycznym. Wirnik główny 3-łopatowy o łopatach prostokątnych. Kabina załogi zaopatrzona jest z boków w duże drzwi.

Ciekawie jest rozwiązana ogonowa część śmigłowca. W pionowym stateczniku znajduje się otwór, w którym obraca się wirnik ogonowy. Na szczycie statecznika pionowego zabudowany jest statecznik poziomy. (Prototyp śmigłowca był wyposażony w zwykłe śmigło ogonowe i nisko umieszczony statecznik poziomy z płytami brzegowymi). Podwozie saniowe.

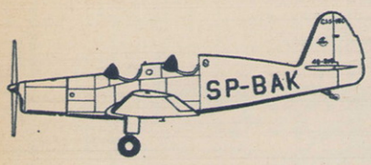
Silnik turbinowy Turbomeca „Astazou-IIN" o mocy 630 KM zabudowany jest na specjalnym wsporniku nad kadłubem i napędza przy pomocy wału umieszczoną przed nim przekładnię główną. Wał napędzający wirnik ogonowy biegnie nad belką ogonową, co ułatwia jego nadzór i konserwację.

(JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Średnica wirnika — 10,5 m, długość kadłuba — 9,4 m, wysokość — 2,96 m.
Ciężary: Ciężar własny — 790 kG, ciężar całkowity — 1 600 (max. — 1 700) kG.
Osiągi: Prękość max. (0 m) — 270 km/h, prędkość przelotowa (0 m) — 245 km/h, wznoszenie — 11 m/s, pułap — 5 700 m, zasięg (0 m) — 720 km, czas trwania lotu — 4,2 h.

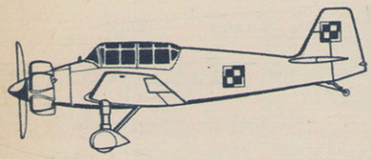
KONSTRUKCJE 25-LECIA PRL



23. CSS 10-C (1949)

Ulepszona wersja samolotu CSS 10A różnił się silnikiem o większej mo- Oblatany w kwietniu 1949 r. Od CSS-10A różnił się silnikiem o większej mocy Walter „Minor 4-III" (105 KM). Skrzydła miały zmniejszony skos, natomiast powiększony wznios. CSS-10C był poprawny w pilotażu. Był dopuszczony do podstawowej akrobacji. Wykonano tylko prototyp.

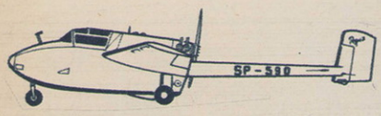
Rozpiętość – 10,58 m, długość – 7,55 m. Ciężar całkowity – 756 kG. Prędkość max. – 185 km/h, wznoszenie – 3,5 m/s, pułap – 4 900 m, zasięg – 440 km.



24. „Junak-2" (1949)

Dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy; seryjna wersja „Junaka-1". „Junak-2" zawierał szereg istotnych zmian konstrukcyjnych. Silnik M-11D zastąpiono mocniejszym M-11 FR (160 KM). Zmieniono osłonę kabiny, wyposażając ją w stały wiatrochron. Zastosowano hamulce na kołach głównych i sterowane kółko ogonowe zamiast płozy. Prototyp „Junaka-2" oblatano w lipcu 1948 r. Wyprodukowano ponad 100 samolotów tego typu. Konstruktor „Junaka-2", inż. T. Sołtyk otrzymał Nagrodę Państwową II stopnia.

Rozpiętość – 9,91 m, długość – 7,73 m. Ciężar całkowity – 1 088 kG. Prędkość max. – 223 km/h, wznoszenie – 3,1 m/s, pułap – 4 300 m, zasięg – 880 km.



25. „Pegaz" (1949)

Jednomiejscowy samolot słabosilnikowy projektu inż. T. Chylińskiego. Zdobywa I miejsce w konkursie Ministerstwa Komunikacji. Zbudowany w Harcerskich Zakładach Lotniczych i Okręgowych Warsztatach Lotniczych na Gocławiu w Warszawie. Oblatany w lipcu 1949 r. Konstrukcja drewniana. Układ dwubelkowy ze śmigłem pchającym napędzanym 4-cylindrowym silnikiem XL-Gad (31 KM). Kabina zakryta. Usterzenie kierunku – podwójne. Podwozie trójkołowe. Zbudowano tylko prototyp.

Rozpiętość – 11,7 m, długość – 6,85 m. Ciężar całkowity – 392 kG. Prędkość max. – 129 km/h, wznoszenie – **2 m/s, pułap – 3 000 m, zasięg 275 km.**

KSIĄŻKI O SZYBOWNICTWIE

Wszystkim miłośnikom lotnictwa, kandydatom na pilotów i pilotom szybowcowym polecamy szkoleniową literaturę lotniczą.
Wymienione niżej książki i broszury można nabyć w księgarniach „Domu Książki", a w przypadku trudności zamówić bezpośrednio w Wydawnictwach Komunikacji i Łączności.

Wypełnić — Wyciąć — Wysłać **Wypełnić — Wyciąć — Wysłać**

Ilość egz.	Autor i tytuł	Cena zł
.....	**Konstrukcje lotnicze Polski Ludowej**	50.—
.....	**Kostka W., Tracz W., Trzpil K.: Wyposażenie szybowców**	10.—
.....	**Łanecka-Makaruk W., Łucjanek W.: Mechanika lotu. Szkolenie szybowcowe**	7.—
.....	**Łanecka-Makaruk W.: Wyczynowe szkolenie szybowcowe. Mechanika lotu**	10.—
.....	**Majewska P., Pazio A.: Nawigacja**	10.—
.....	**Pazio A., Winczo J.: Zasady pilotażu**	18.—
.....	**Podręcznik pilota szybowcowego**	50.—
.....	**Rejniak T.: Historia lotnictwa**	6.—
.....	**Schmidt M.: Meteorologia lotnicza**	10.—
.....	**Skarbiński A., Stafiej W.: Projektowanie i konstruowanie szybowców**	45.—
.....	**Zieleziński J.: Eksploatacja szybowców**	10.—
.....	**Zieleziński J.: Urządzenia startowe**	7.—
.....	**Zieleziński J.: Urządzenia startowe szybowców i ich obsługa**	30.—

Zamawiam wyżej wymienione ilości książek i proszę o przesłanie ich za zaliczeniem pocztowym pod wskazanym adresem:

Nadawca:

. . . . . .

Nazwisko i imię

. . . . . .

poczta — powiat

. . . . . .

Miejscowość, ulica, nr domu

. . . . . .

województwo

Przesyłkę zobowiązuję się wykupić natychmiast po jej nadejściu.

. . . . . .

data **podpis**

Druk

Znaczek pocztowy 20 gr

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

Warszawa 12
Kazimierzowska 52

FUNDUSZ PILOTÓW NA NAGRODY SPORTOWE

Od dnia 1 września 1968 r. do dnia 1 maja 1969 r. na konto „Funduszu pilotów na nagrody sportowe" — **Nr 1-9-121901 w oddziale PKO I OM Warszawa**, nadeszły następujące wpłaty:

1. Sekcja Szybowcowa Aeroklubu Bielsko-Bialskiego 60 zł
2. Bolesław Barszczewski 100 zł

Od dnia otwarcia konta wpłynęło łącznie 6 975 zł
Z czego wydatkowano 5 362 zł
Obecny stan konta wynosi 1 613 zł

Zachęcamy do dalszych wpłat, szczególnie uczestników Całorocznych Zawodów Szybowcowych i pilotów samolotowych.

Pelagia Majewska

Zbieramy znaczki

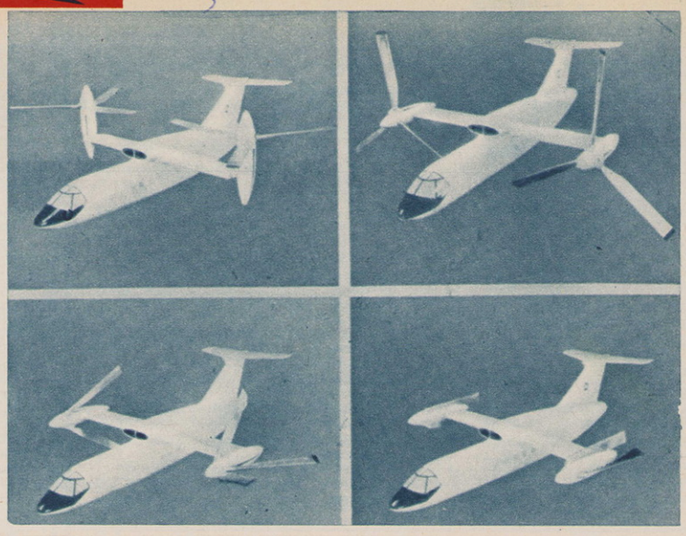
DEMOKRATYCZNA REPUBLIKA WIETNAMU. 5 sierpnia 1964 roku ówczesny prezydent Stanów Zjednoczonych, L. B. Johnson, wydał rozkaz lotnictwu USA rozpoczęcia nalotów na Demokratyczną Republikę Wietnamu. Od tego dnia amerykańscy piraci powietrzni zaczęli mordować bezbronną ludność Republiki, niszczyć miasta, osiedla, szkoły, urządzenia irygacyjne. Lotnictwo i artyleria przeciwlotnicza DRW przystąpiły do obrony. Zaczęto zestrzeliwać piracki maszyny.

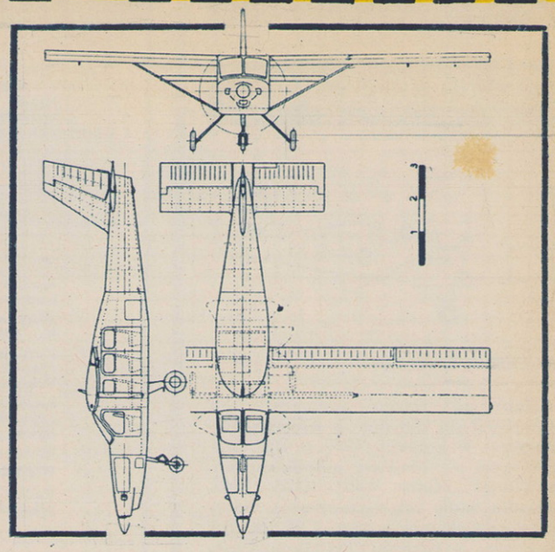
Seria znaczków pocztowych, którą reprodukujemy poniżej, jest unikalna. Są to znaczki wydane w Demokratycznej Republice Wietnamu z okazji kolejnych zestrzałów samolotów amerykańskich: 500, 1 000, 2 000, 2 500 i 3 000. W chwili obecnej ilość zestrzałów zbliża się do liczby 3 300. (EK)

RAKIETA PO ŚWIECIE

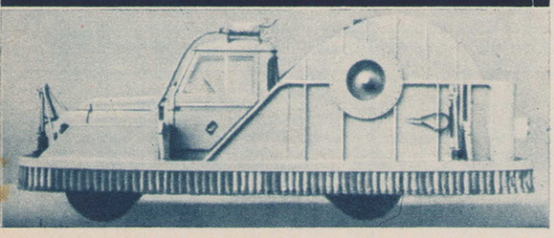
PIONOWZLOT

Zakłady Bell opracowują projekt samolotu pionowego startu z przekręcanymi i składanymi wirnikami-śmigłami. Prędkość przelotowa ze śmigłami ma wynosić 400—500 km/h, a po złożeniu łopat i uruchomieniu silnika turboodrzutowego — ponad 700 km/h. W tym przypadku składanie łopat następuje przy prędkości lotu 320 km/h. Przewidywany zasięg — 1 500 km.





PODUSZKOWIEC ROLNICZY



Samochód terenowy uzupełniony zbiornikiem dla 900 l cieczy rolniczej z 5 dyszami umieszczonymi z tyłu pojazdu oraz kurtyną powietrzną przekształca się w poduszkowiec. Poduszkę powietrzną wytwarzają dwa wentylatory o średnicy 0,64 m umieszczone z boków pojazdu i napędzane silnikiem benzynowym (3 l) znajdującym się za kabiną kierowcy. Działanie poduszki powietrznej odciąża pojazd w 3/4, ale pozostaje on nadal na kołach i wykazuje pełną sterowność. Pojazd może się poruszać po polach z prędkością do 16 km/h. Kurtyna ma wysokość regulowaną przez kierowcę. Próby terenowe wykazały, że bezpośrednie straty powodowane zniszczeniem upraw przez poruszający się pojazd nie przekraczają 0,1%. W ciągu godziny opryskuje on 4 ha.

SAMOLOT WIELOZADANIOWY

L-260, to projekt samolotu wielozadaniowego CSRS. Ma on zabierać pilota i 9 pasażerów lub odpowiedni ładunek rolniczy albo sanitarny. Samolot przystosowany do działania z małych przygodnych lądowisk. Konstrukcja metalowa. Śmigło 3-łopatowe o średnicy 2,65 m. Podwozie stałe. Silnik turbośmigłowy M-601 o mocy 700 KM.

Rozpiętość — 15,0 m, długość — 11,1 m, wysokość 4,0 m, powierzchnia nośna — 30 m². Ciężar całkowity max. — 2 200 kG. Prędkość max. na wys. 1 000 m — 311 km/h, prędkość przelotowa — 291 km/h, prędkość min. z klapami — 61 km/h, prędkość lądowania — 69 km/h, wznoszenie — 12,5 m/s, zasięg max. na wys. 3 000 m — 1 370 km, pułap — 8 500 m, długość startu na przeszkodę — 15 m — 185 m, długość lądowania znad przeszkody 15 m — 215 m.

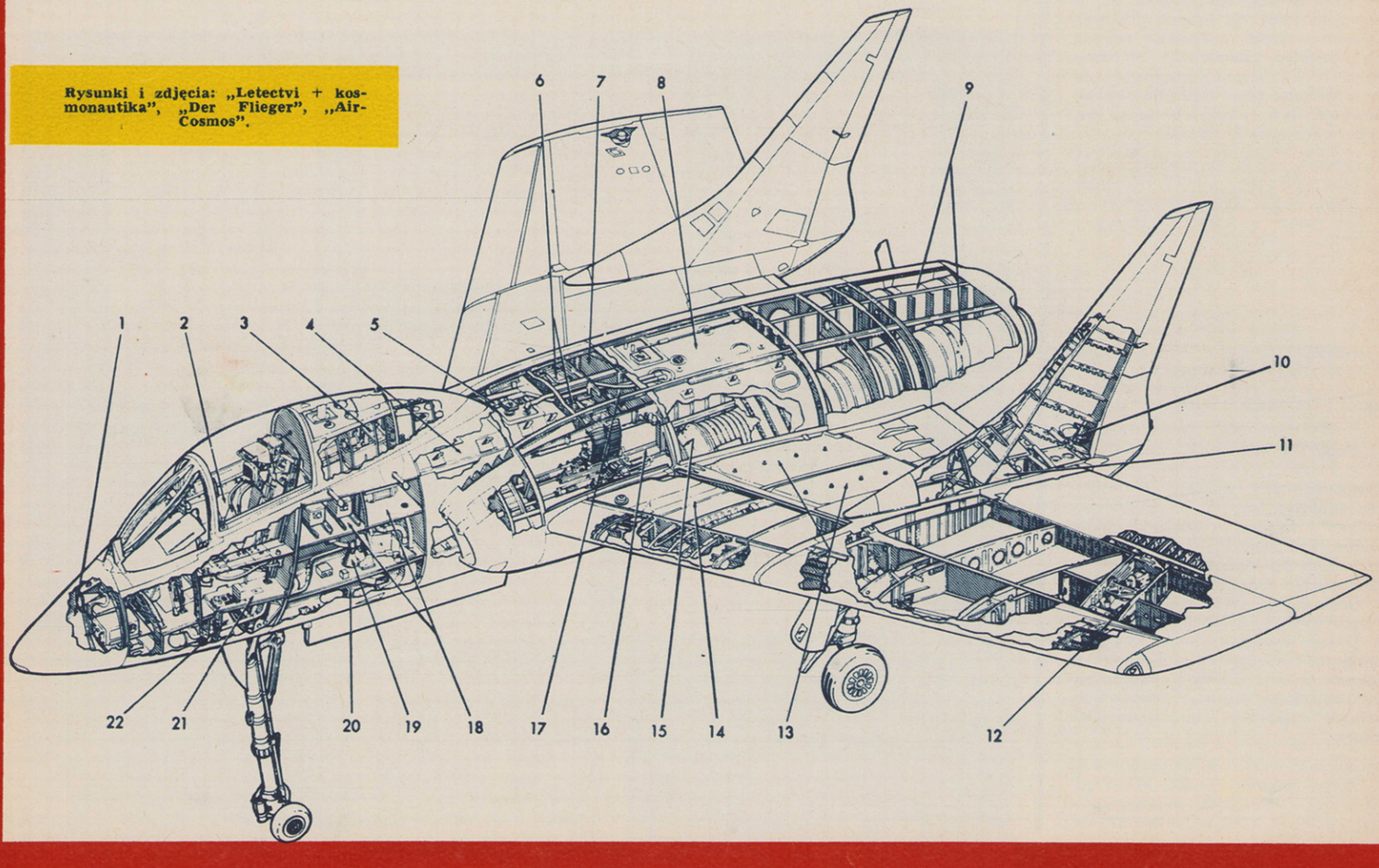
BEZOGONOWIEC ODRZUTOWY

Przekrój perspektywiczny przedstawia 1-miejscowy pokładowy samolot myśliwski i rozpoznawczy F-7U-1 „Cutlass", w układzie bezogonowym.

Oznaczenia: 1 — radiolokator, 2 — kabina pilota, 3 — komora z wyposażeniem, 4, 5, 8, 13, 14 — zbiorniki paliwa, 6 — komory amunicyjne, 7 — system hydrauliczny, 9 — dopalacz, 10 — ogranicznik wychyleń steru kierunku, 11 — komora podwozia głównego, 12 — napęd lotek, 15 — silniki, 16 — uzbrojenie, 17 — generator, 18 — wyposażenie elektryczne i elektroniczne (z prawej u góry), 19 — wyposażenie klimatyzacyjne i elektroniczne (z prawej u dołu), 20 — komora podwozia przedniego, 21 — wyłącznik główny, 22 — wyposażenie elektroniczne.

Dwa silniki turboodrzutowe J-34WE-32 lub J-46WE-8A (2 x 2 725 kG ciągu z dopalaniem). Rozpiętość — 12,1 m, długość — 13,5 m, wysokość — 4,45 m. Ciężar własny — 8 267 kG, ciężar całkowity max. — 14 365 kG. Prędkość max. przy ziemi — 1 040 km/h, wznoszenie — 3 865 m/min, pułap — 12 000 m, zasięg — ok. 1 100 km. Prototyp myśliwski był oblatany we wrześniu 1948 r. rozpoznawczy — w lipcu 1955 r.

Rysunki i zdjęcia: „Letectvi + kosmonautika", „Der Flieger", „Air-Cosmos".



LOT
NOWINY
NR 89 • CZERWIEC 1969

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

DZIECKO NASZ PRZYJACIEL

MIĘDZYNARODOWY Dzień Dziecka — to święto o specjalnym charakterze. Mówi się wprawdzie często, że okres dzieciństwa to jedno wielkie pasmo radości i zabawy, nauki i psoty, tym niemniej dzień 1 czerwca ma swoją wymowę uniwersalną. Łamy „Nowin" nie są na pewno najlepszym miejscem do prezentowania sądów na ten temat. Wydaje nam się jednak, że warto przedstawić naszym Czytelnikom choć kilka zdjęć pokazujących Małego Pasażera, jako najważniejszego i najmilszego gościa zarówno na pokładach naszych samolotów, jak i na terenie portów.

Stewardessy często zastępują mamusie, albo są po prostu kompanami w zabawie (wyżej).

Ta trójka otrzymała jakieś ciekawe materiały, ale wydaje nam się, że chłopcy woleliby raczej obejrzeć samolot... (z prawej).

Radosne święto 1 Maja obchodziliśmy w tym roku szczególnie uroczyście. Zbliżające się uroczystości XXV-lecia Polski Ludowej, wybory do Sejmu i rad narodowych stały się okazją do manifestacji zwartości naszych szeregów. Na trasie potężnego, kolorowego i uśmiechniętego pochodu w Warszawie nie zabrakło, oczywiście, pracowników PLL „LOT". Niebieskie mundury i kolorowe kwiaty. Przemarsz naszej dużej kolumny znalazł żywe odbicie w sprawozdaniach prasowych i radiowo-telewizyjnych.

Prężna organizacja ZMS przy PLL LOT przeżywała ostatnio swój wielki dzień. Na uroczystość wręczenia Odznak Janka Krasickiego wyróżniającym się aktywistom przybył na Okęcie przewodniczący ZG Związku Młodzieży Socjalistycznej tow. ANDRZEJ ŻABIŃSKI. Na zdjęciu: Brązową Odznakę otrzymuje kierownik akumulatorni PLL LOT ANDRZEJ MOCZULSKI.

JOSEPHINE BAKER ponownie na polskiej ziemi. Popularna piosenkarka przybyła z Paryża do Warszawy na spotkanie z załogą Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu i polskimi telewidzami. Wysiadając z samolotu PLL LOT pozowała chętnie oczekującym na Okęciu fotoreporterom, mimo nie najlepszej w tym dniu pogody.

LOTEM NA TARGI

PODOBNIE jak w latach ubiegłych, Polskie Linie Lotnicze LOT uczestniczyć będą w XXXVIII Międzynarodowych Targach Poznańskich. Będzie to już 27 z kolei udział LOT-u w tej wielkiej imprezie handlowej.

W Poznaniu PLL zaprezentują swój eksportowy towar — usługi w przewozach pasażerskich i frachtowych na trasach europejskich, do Azji i Afryki. W tej dziedzinie przedsiębiorstwo nasze ma już bogate, czterdziestoletnie doświadczenie i podejmuje się przewozu zarówno towarów masowych — na przykład owoców — jak i precyzyjnej, delikatnej aparatury elektronowej.

Z okazji tegorocznych Międzynarodowych Targów Poznańskich Polskie Linie Lotnicze LOT wprowadzają specjalny rozkład lotów w komunikacji krajowej i zagranicznej, który umożliwi szybką i wygodną podróż do Poznania.

Przede wszystkim w okresie od 6 do 20 czerwca br. pomiędzy Warszawą i Poznaniem będzie sześć połączeń dziennie w każdym kierunku. Loty odbywać się będą także w niedziele i dni świąteczne. ODLOTY Z WARSZAWY: 6.40, 9.10, 13.20, 17.10, 18.30 (IŁ-18) 20.30. ODLOTY Z POZNANIA: 6.00 8.30, 10.50, 15.00, 18.50, 20.00 (IŁ-18). W razie potrzeby przewidziane są loty dodatkowe.

Poznań będzie także włączony do sieci zagranicznych połączeń LOT-u. I tak w okresie od 3 do 15 czerwca w każdy wtorek, piątek i niedzielę utrzymywane będzie połączenie Frankfurt nad Menem — Poznań — Warszawa. ODLOT Z FRANKFURTU: 12.40. Przylot do Poznania: 14.30.

W okresie od 10 do 17 czerwca br. we wtorki, piątki i niedziele istnieć będzie połączenie w odwrotnym kierunku. Odlot z Warszawy — 8.05, ODLOT Z POZNANIA — 9.45, przylot do Frankfurtu n/M — 11.35. Komunikację utrzymywać będą samoloty typu Il-18.

Poznań otrzyma także bezpośrednie połączenie z Kopenhagą. W okresie od 5 do 16 czerwca br. w poniedziałki, czwartki i niedziele odlatywać będzie z Kopenhagi samolot PLL LOT typu Il-18. ODLOT — 10.35, przylot do Poznania — 12.00, do Warszawy — 13.40. W okresie od 9 do 19 czerwca br. w te same dni tygodnia: ODLOT z Warszawy — 6.10, z Poznania — 7.50, przylot do Kopenhagi — 9.15.

Podobnie jak w latach ubiegłych, tak i w tym roku utrzymywane będzie połączenie lotnicze pomiędzy Poznaniem i Berlinem.

Komunikację na tej trasie utrzymywać będą samoloty INTERFLUGU.

Z tego krótkiego przeglądu wynika, że najszybciej i najwygodniej na XXXVIII MTP dostaniecie się samolotami PLL LOT. Serdecznie zapraszamy!

Samolot IŁ-18 PLL LOT na lotnisku w Istambule. Kapitan Kortus ze stewardessami stracił sporo czasu, by zadowolić tureckich fotoreporterów, o czym pisaliśmy w poprzednim numerze „Nowin". Dużo zdjęć ukazało się w tureckiej prasie. Ostatnio np. otrzymaliśmy czasopismo „Günaydin", w którym zamieszczono efektowne kolorowe zdjęcie naszych dziewcząt na tle polskiego samolotu.

WIELKA PREMIERA

Po siedmiu latach nieobecności znowu w Warszawie! JULIETTE GRECO przyleciała z Paryża samolotem LOT-u (zdjęcie powyżej). Nowy port już od pierwszych kroków po polskiej ziemi zwrócił wyraźnie Jej uwagę. Zadawała wiele pytań stewardessom, nawet podczas telewizyjnego wywiadu rozglądała się bacznie dookoła z wyraźnym zadowoleniem. Szkoda, że czasu było tak mało...

O nowym porcie rozmawialiśmy także z architektem. Mgr inż. RYSZARD RODAK (wyżej), architekt miasta Radomia, oczekując na lot samolotu Polskich Linii Lotniczych do Berlina, powiedział: „Z prawdziwą przyjemnością znalazłem się w pomieszczeniu zamkniętym, w którym powietrze, przestrzeń i lekkość są obecne niemal jednocześnie. I wszystko to służy człowiekowi, jest zrobione z myślą o nim."

Pasażer z nietypowym bagażem. To radziecki kolarz DYMITRI PANKOW (wyżej), który w dniu premiery odlatywał do Moskwy. Nie zadawaliśmy tego pytania, ale sądzimy, że na równi z urodą dworca docenił wdzięk lotowskich dziewcząt...

PRZECIĘTO biało-czerwoną wstęgę, udekorowano budowniczych, oddano budynek przyszłym użytkownikom. Prasa, radio i telewizja informowała szeroko społeczeństwo o kolejnych etapach powstawania Międzynarodowego Dworco Lotniczego w Warszawie.

O oto już pracuje: przyjmuje pasażerów z całego świata, wysyła ludzi i fracht do najdalszych zakątków ziemi. Jest piękny i funkcjonalny, autentyczny bilet wizytowy kraju i jego stolicy.

Poniedziałek, 5 maja 1969 r. Dochodzi godzina 7.00. Przez głośniki melodyjny głos prosi podróżnych udających się do Zurychu o przygotowanie się do odlotu. Ostatnie dymki z papierosów. Za chwilę IŁ-18 PLL LOT znajduje się już w powietrzu. Pierwsi pasażerowie odprawieni z nowego portu!

Za chwilę następne: do Pragi, Paryża, Kopenhagi, Berlina i Amsterdamu. Uśmiechnięte i skupione stewardessy, celnicy i oficerowie WOP. Niby wszystko odbywa się normalnie, absolutnie sprawnie, ale czuje się premierową tremę, napięcie.

– Oby się wszystkim podobało, by byli zadowoleni – zdają się mówić oczy całej obsługi portu. Od bagażowego po dyrektora portu.

Wszyscy pasażerowie odlatujący tego dnia z Warszawy otrzymali na pamiątkę płytę „Latające piosenki". A oto kilka błyskawicznych migawek z dnia premiery.

Reprezentacja piłkarska Polski leciała tego dnia na mecz z Holandią. Popularny WŁODZIMIERZ LUBAŃSKI, który niejeden już port lotniczy widział, powiedział z wyraźną satysfakcją: „Zawsze startowaliśmy z barakowego dworca, by potem lądować w pięknych, nowoczesnych pałacach. Cieszę się bardzo, że i nam udało się wybudować port lotniczy, którego nie musimy się przed nikim wstydzić!"

KONKURS ● KONKURS ● KONKURS ● KONKURS ● KONKURS

W pięknym Międzynarodowym Porcie Lotniczym na Okęciu ruch coraz większy. Krzyżują się najrozmaitsze języki podróżnych z całego świata. Gości, którzy przyjechali odwiedzić nasz kraj i podróżnych przelatujących tylko tranzytem. Warszawa stała się ważnym punktem na lotniczej mapie świata. Także polskie samoloty docierają do wielu portów Europy, Azji i Afryki. Znak lotowskiego żurawia stał się znanym symbolem Polski w wielu stolicach.

PRAGNIEMY zaprosić naszych Czytelników do małego konkursu —— zabawy. Poniżej podajemy nazwę naszego przedsiębiorstwa w kilku językach obcych. Dla ułatwienia dodajmy, że są to języki krajów, w których znajdują się reprezentanci PLL Lot. Oczywiście w kilku przypadkach, ze względów drukarsko-technicznych, musieliśmy posłużyć się zapisem fonetycznym rezygnując z wersji oryginalnej. Z niektórymi nazwami nie powinno być absolutnie żadnych kłopotów, inne — być może — nasuną niejakie wątpliwości. Prosimy zatem o uważne przeczytanie i chwilę zastanowienia. Oto Polskie Linie Lotnicze „Lot" w obcojęzycznym wydaniu:

1. **Polnische Fluglinien „Lot".**
2. **Polish Airlines „Lot".**
3. **Poolse Luchtvaart Maatschappij „Lot".**
4. **Poljske Vazduhoplovne Linije „Lot".**
5. **Lignes Aeriennes Polonaises „Lot".**
6. **Linee Aeree Polacche „Lot".**
7. **Puolan Lentoyhtiö „Lot".**
8. **Polskije Wozdusznyje Linii „Lot".**
9. **Liniile Aeriene Polone „Lot".**
10. **Polske Aerolinie „Lot".**
11. **„Lot" det Polske Flyveselskab.**
12. **Polonike Aeroporike Gramme „Lot".**
13. **Polska Flygbolaget „Lot".**
14. **Al Khoutout al Jawyeh al Polonyah „Lot".**

Zadanie jest proste: prosimy na kartkach pocztowych napisać w kolejności o jakie języki chodzi. Termin nadsyłania odpowiedzi — 15 czerwca 1969 r. Spośród poprawnych odpowiedzi wylosujemy atrakcyjną nagrodę: bezpłatny przelot samolotem PLL Lot na dowolnej linii krajowej (przelot tam i z powrotem). Odpowiedzi prosimy kierować pod adresem: PLL Lot, Warszawa, ul. Grójecka 17, Dział Reklamy i Wydawnictw.

HIROKO NAKAMURA (z lewej), znakomita pianistka japońska, wracała po sukcesach w polskich salach koncertowych do dalekiego Tokio. Wiozła ze sobą bardzo dużo entuzjastycznych recenzji polskich krytyków muzycznych, ale to, co sama powiedziała o nowym porcie i polskiej obsłudze, było chyba komplementem. Przyjemnie było słuchać także zapowiedzi ponownego przyjazdu do Polski. Serdecznie zapraszamy!

Nowy warszawski dworzec lotniczy stał się miejscem spotkań nie tylko obieżyświatów, ale i punktem zbornym ludzi lubiących popatrzeć na samolotowe królestwo. W ciągu kilku zaledwie dni MDL stał się miejscem obowiązkowej wyprawy dla każdej niemal wycieczki do stolicy. Nic w tym zresztą dziwnego: jest na co popatrzeć! (patrz zdjęcie niżej).

Muzyczną branżę reprezentował jeszcze sekstet ANDRZEJA TRZASKOWSKIEGO (niżej). Polscy muzycy przed wejściem do samolotu powiedzieli nam, że pragną, aby zagraniczne nagrania udały im się tak, jak naszym architektom i budowniczym nowy dworzec lotniczy.

NIECO-DZIENNY PASAŻER

GDY olbrzymi, transkontynentalny samolot IŁ-62 radzieckiego „Aerofłotu" wylądował na warszawskim lotnisku, wśród sympatyków lotnictwa zawrzało. Potem prasa i telewizja przyniosły szczegółowe relacje z pokazowego lotu. To były na pewno interesujące materiały i wiadomości, żywo zresztą komentowane w różnych środowiskach. „Nowiny" wracając dzisiaj do tego tematu pragną przedstawić Jurija Owsiannikowa, inżyniera pilota z 19-letnim stażem, dowódcę samolotu IŁ-62 jako... pasażera PLL Lot. Sympatyczny Jurij, zawsze serdecznie uśmiechnięty, opowiedział nam o swej podróży do Krakowa: „Niezbyt często zdarza mi się lecieć samolotem nie siedząc za sterami. Polscy piloci znani są ze swych dużych umiejętności i dlatego jako zwykły pasażer mogę o ich pracy wyrazić się w samych superlatywach. Równie jak sam lot podobał mi się piękny, stary Kraków i kopalnia soli w Wieliczce. Ta wyprawa stanowić będzie dla mnie i moich towarzyszy jedno z najmilszych wspomnień. Proszę również bardzo o przekazanie serdecznych podziękowań tym wszystkim pracownikom „Lotu", którzy tak serdecznie się nami interesowali i opiekowali. Słowa uznania chciałbym także przekazać polskiej prasie, a szczególnie fotoreporterom, za niezwykle szybkie i kompetentne przedstawienie naszego nowego samolotu. Na naszym zdjęciu — Jurija Owsiannikowa żegna na lotnisku Okęcie Dyrektor PLL „Lot" mgr inż. **Włodzimierz Wilanowski.**

IATA

Biuletyny informacyjne publikowane z okazji jubileuszu 50-lecia IATA podają szereg ciekawych danych ilustrujących wzrost i rozwój transportu lotniczego w latach 1919—1969.

Poniżej zamieszczamy interesującą tabelę, podającą charakterystyki samolotów reprezentatywnych dla kolejnych dziesięcioleci:

Rok	Typ samolotu	Maksymalna ilość miejsc	Prędkość przelotowa w km.
1919	Junkers F-13	4	140
1929	Ford 5 AT	14	200
1939	DC-3	28	300
1949	Boeing 377	60	500
1959	Boeing 707—320	144	870
1969	Boeing 747	490	950

Inna tabela podaje zestawienie najważniejszych danych przewozowych IATA za okres 1949 — 1967:

	Jedn.	1949	1952	1955	1958	1961	1964	1967
Towarzystw członkowskich	Ilość	63	67	73	87	91	93	104
Przewieziono pasażerów	000	20.300	32.800	51.721	69.310	87.542	120.301	187.969
Wykonano pasażero/km	000.000	19.335	33.725	53.912	75.321	102.959	149.425	245.352
Wykonano tono/km	000.000	2.322	3.878	6.007	8.458	11.884	17.386	29.695
Przeciętna ilość pasaż. na samolot		19.1	25,9	30.6	31,9	41.8	51.0	50.4
Sprzęt latający	ilość	2.008	2.380	2.580	3.402	3.319	3.137	3.725
Pracownicy zatrudnieni	000	176	225	274	366	427	475	628

WIADOMOŚCI NIE NA UCHO

W Belgradzie na dużym hotelu „Balkan" od pierwszych dni maja spojrzenia przechodniów przyciąga efektowny neon PLL Lot. Wykonawcą całości było przedsiębiorstwo „Jugoreklam".

★

W szwajcarskim czasopiśmie „Internationale Transport Zeitschrift" ukazała się obszerna wzmianka poświęcona 40-leciu PLL Lot. Redakcja przedstawia Czytelnikom systematyczny wzrost przewozów pasażerskich na liniach krajowych i zagranicznych oraz główne kierunki lotów naszych samolotów. Sporo także informacji na temat rodzajów przewożonych przez PLL Lot frachtów. Informacje kończy zdanie o otwarciu nowego połączenia Warszawy z Istambułem.

★

Biuro Turystyki „Sports-Tourist" oraz Oddział PLL Lot w Poznaniu urządziły konkurs na hasła reklamowe, na który wpłynęło 76 propozycji. Jury postanowiło przyznać pierwszą nagrodę hasłom: „Sports-Tourist i LOT to szczęśliwy splot" oraz „Zwiedzaj kraje ze Sports-Touristem i Lotem podróżując polskim samolotem".

★

Dział Reklamy PLL Lot ekspediował ostatnio dość niezwykłą przesyłkę. Był to po prostu zwykły... kamień, niewielki rozmiarem granit tatrzański. Tajemnica polega na tym, że dyrekcja linii lotniczych w Nowej Zelandii zwróciła się z podobną prośbą do wszystkich przewoźników lotniczych na świecie. Nadesłanymi kamieniami ma zostać wybrukowana ścieżka okalająca statuę symbolizującą lotnictwo, a która ma stanąć w centrum miasta Wellington.

001 ROZMOWY NA LOTNISKU

Z Andrzejem PODCZASZYM rozmowa nie należała do łatwych. Nie ma się jednak czemu dziwić, gdyż obowiązki Kierownika Oddziału Obsługi Pasażerów Zagranicznych niejako z konieczności limitowały zarówno jej przebieg jak i czas trwania.

— Prosimy o nieco szczegółowych danych związanych z tą odpowiedzialną funkcją.

— Kierownikiem Oddziału Obsługi Pasażerów zostałem mianowany w dniu 1 kwietnia br. W praktyce oznaczało to więc konieczność odpowiedniego przygotowania i zabezpieczenia ciągłości obsługi w związku z przeprowadzką na nowy dworzec. To była trudna i denerwująca praca, ale dzisiaj to już historia. Każdy następny dzień przynosi jednak nowe problemy do rozwiązania. Cieszę się więc bardzo, że w pracy pomagają mi w sposób bardzo efektywny trzej tzw. kierownicy zmiany: Bogdan Filiks, Franciszek Maj i Marek Rachuba.

— Jaką ilością osób Pan dowodzi?

— Równe 200 etatów. W tej pokaźnej ilości są stewardessy recepcji i portu, duża grupa pracowników fizycznych (głównie bagażowi), sekcja odpraw samolotów, biuro rzeczy zagubionych oraz centralna rozgłośnia. Warunki pracy w MDL zmieniły się w sposób oczywisty. Jest nie tylko więcej miejsca, pomieszczeń magazynowych i biurowych, ale wzrosła przede wszystkim funkcjonalność dworca. Weźmy dla przykładu stanowiska odprawy. W starym porcie było tylko jedno, i można było odprawiać pasażerów

maksymalnie do czterech samolotów. W tej chwili dysponujemy 8 stoiskami z taśmociągami, co w sposób zasadniczy zmieniło jakość obsługi. Ale nie ma róży bez kolców. Ilość etatów, którą miałem w starym porcie, okazuje się tutaj zbyt mała. Bo nie tylko, że wydłużyły się „drogi pracy", ale i przybyły także nowe funkcje i obowiązki. Mam jednak nadzieję, że sprawa ta zostanie wkrótce pomyślnie rozwiązana.

— Wróćmy jeszcze na chwilę do przeszłości. Czy można prosić o kilka słów na temat dotychczasowej Pana pracy w Locie

— W naszym przedsiębiorstwie pracuję już 11 lat. Zaczynałem w oddziale kas zagranicznych, gdzie z czasem byłem starszym kalkulatorem. W latach 1961—65 pracowałem przy odprawie pasażerów na lotnisku Le Bourget w Paryżu. Tu było też sporo roboty, gdyż Paryż jest jedną z linii Lotu o największych przewozach pasażerskich, a także jednym z głównych portów tranzytowych Europy. Po powrocie z Francji wyjechałem wkrótce do Kairu, gdzie do 1968 r. pełniłem obowiązki przedstawiciela PLL Lot w Egipcie. Mimo iż praca nie należała i tu do łatwych, chętnie powracam myślą do tych „spokojnych" dni w porównaniu z aktualnymi obowiązkami na terenie MDL.

Rozmowę naszą wielokrotnie przerywali wchodzący interesanci i niezliczone wprost telefony. Najprzeróżniejsze sprawy. Ale jedną rozmowę warto w tym miejscu odnotować. Była to mianowicie krótka wymiana zdań z lektorką języka angielskiego, która w czasie przerw między odprawami dwa razy w tygodniu szlifuje znajomość języka naszych stewardess. Bardzo pożyteczna i potrzebna inicjatywa.

— Na zakończenie jeszcze jedno pytanie: jak układa się współpraca z innymi komórkami?

— To jest bardzo ważne zagadnienie i dobrze, że zostało poruszone. Chciałbym przede wszystkim podkreślić, że bez pomocy i życzliwości, z jaką spotykam się na co dzień ze strony Zarządu Ruchu, jak i dyrektora portu Medarda Konieczny, niewiele sam zdołałbym tutaj zrobić. Także moja współpraca z oddziałami Obsługi Pokładowej oraz Towarowej układa się pomyślnie i sądzę, że przyszłość przyniesie nam dalsze sukcesy. Chodzi przecież o to, by pasażerowie wychodzili z MDL zadowoleni z naszej pracy, by obok pochwał na temat pięknej architektury dworca padały także słowa uznania o świadczonych przez nas usługach.

— Czego Panu i całej załodze serdecznie życzymy!

Z WIZYTĄ WE WROCŁAWIU

TEGOROCZNE Dni Wrocławia obchodzone były szczególnie uroczyście. Program imprez był tak wszechstronnie rozmaity, że musiał zadowolić naprawdę każdego. W stolicy Dolnego Śląska zakończył się VIII Rajd Samolotowy Pilotów i Dziennikarzy, tutaj także toczyły się obrady konstytucyjne Stowarzyszenia Twórców Lotniczych. PLL LOT, chcąc umożliwić uczestnikom zjazdu zapoznanie się z najnowszymi konstrukcjami lotnictwa cywilnego, zorganizowały specjalny lot odrzutowca Tu-134 na trasie Warszawa — Wrocław — Warszawa. We Wrocławiu ponadto wykonano trzy loty pokazowe dla publiczności oraz jeden dla uczestników zjazdu twórców lotniczych, z widocznym na zdjęciu Januszem Meissnerem na czele. Impreza była nadzwyczaj udana i spotkała się z dużym zainteresowaniem społeczeństwa i miejscowych środków masowego przekazu. Załoga samolotu z kapitanem R. Skrzyńskim, mimo iż zmęczona, powróciła do Warszawy w poczuciu dobrze spełnionego obowiązku.

Zdjęcia w numerze: M. Kobrzyński, Z. Lewandowski, LOT-Archiwum.

SKRZYDLATA POLSKA

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor odpowiedzialny: JULIUSZ PĘGIEL. Wkładka do numeru 22 (934) z dnia 1 czerwca 1969 r. „Skrzydlatej Polski".